



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

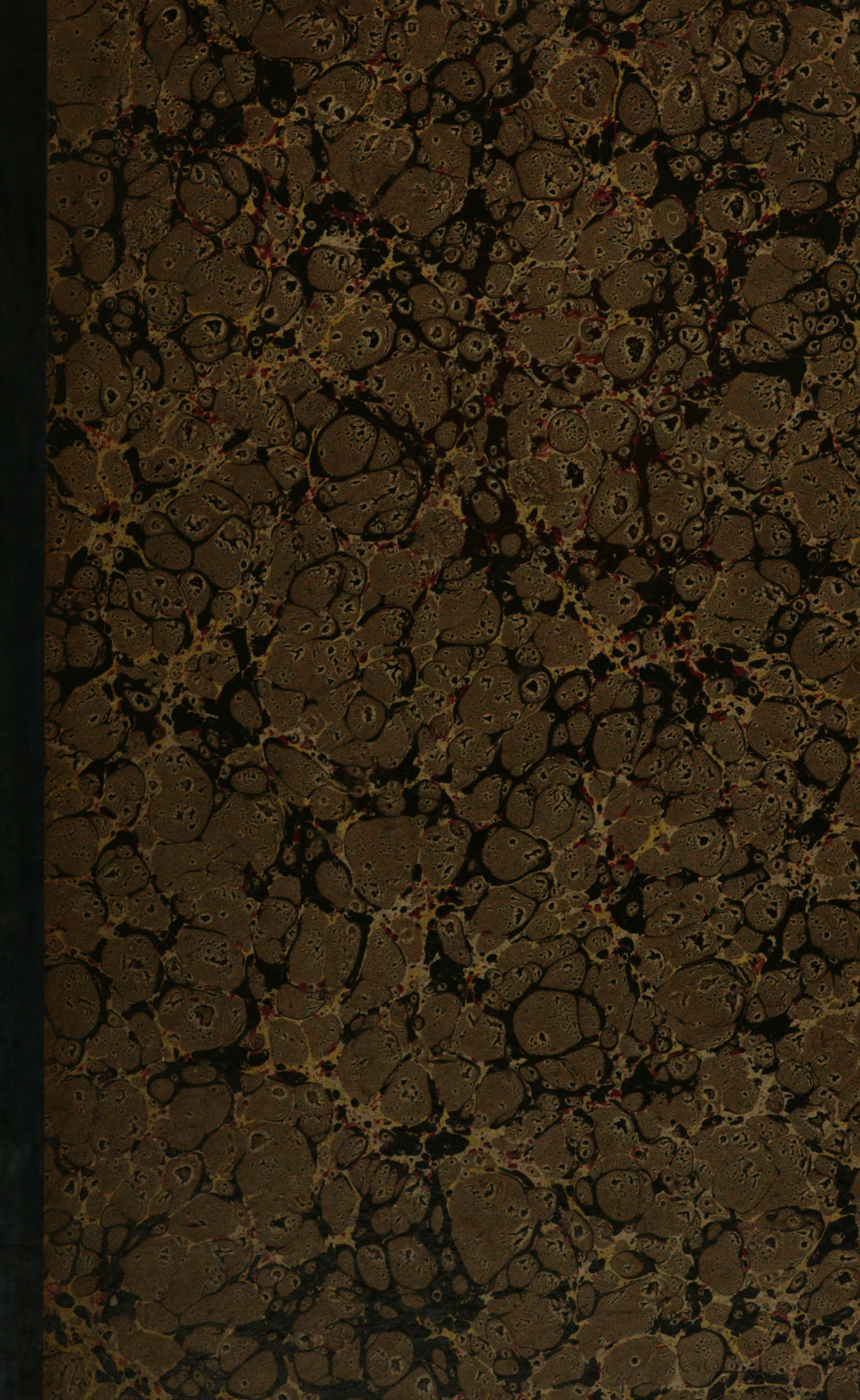
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>





UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



Digitized by Google



Ma. 57 F

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.



COMPTE-RENDU

DES OPERATIONS EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1842.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1842.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 12 AVRIL 1843.

Par le Ministre des Travaux Publics.



BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET C^e, IMPRIMEUR DU ROI, RUE DE LOUVAIN,
ALLÉE SAINT-ANTOINE.

—
1843.



TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Fonds alloués pour la construction des chemins de fer.....				Pag.
Etendue des chemins de fer décrétés.....				I
Etendue des sections exploitées au 31 décembre 1842.....				II
Situation du matériel de locomotion au 31 décembre 1842.....				III
Capital dépensé pour l'établissement des chemins de fer et nombre de lieues de chemin de fer exploi- tées pendant l'année.....			1835.	IV
Id.	id.	id.	1836.	V
Id.	id.	id.	1837.	VI
Id.	id.	id.	1838.	VII
Id.	id.	id.	1839.	VIII
Id.	id.	id.	1840.	IX
Id.	id.	id.	1841.	
Id.	id.	id.	1842.	

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

Tarifs. — Renseignements divers sur les prix et les conditions du transport des voyageurs.....				
Id.	Id.	id.	des bagages.....	XI
Id.	Id.	id.	des fonds et objets de valeur.....	XII
Id.	Id.	id.	des artic. dits <i>de messagerie</i>	XIII
Id.	Id.	id.	des équipages.....	XIV
Id.	Id.	id.	des chevaux, bétail, etc....	XV
Id.	Id.	id.	des marchandises de roulage.....	XVI
Principaux résultats obtenus par les systèmes de la location de waggons et du transport en détail...				XVII
Tarif du 19 juillet 1840.....				XVIII
Résultats de ce tarif.....				XIX
Tarif du 10 avril 1841.....				XX
Résultats de ce tarif.....				XXI
Tarif du 22 mars 1842.....				XXII
Considérations générales sur le tarif du 22 mars.....				XXIII
Résultats de ce tarif.....				XXIV
Camionage des marchandises.....				XXV
Dépenses du coak (prix du coak, du charbon, etc.).....				XXVI
Comparaison entre les dépenses d'exploitation des années 1841 et 1842.....				XXVII
Accidents, etc.....				XXVIII

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Comparaison des recettes des années 1841 et 1842.....	XXXI
Dépenses d'exploitation en 1841 et 1842.....	XXXII
Résultats de l'exploitation pendant les années 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841 et 1842...	XXXIII

*

ANNEXES.

	Pag.
I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834, jusqu'au 31 décembre 1842.	
II. Récapitulation générale (au 1 ^{er} janvier 1843) des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétés par les lois des 1 ^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.....	1
III. Situation des fonds alloués pour la construction des chemins de fer décrétés, au 1 ^{er} février 1843	5
IV. Etat indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} février 1843.....	9
V. Etat indiquant, par exercice, le nombre moyen de lieues de railway exploitées et le nombre de lieues parcourues depuis 1835 jusqu'en 1842 inclusivement.....	11
VI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	
VII. Tableau comparatif, par exercice et par bureau, du montant total des recettes de toute nature, effectuées depuis le 5 mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842.....	13
VIII. Tableau statistique des résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1842, par station, par ligne et par rapport à chaque branche de recettes.....	17
IX. Tableau du mouvement des voyageurs, par station, pendant l'année 1842.....	21
X ¹ , X ² , X ³ , X ⁴ , X ⁵ , X ⁶ , X ⁷ , X ⁸ . Tableaux indiquant, par exercice et par mois, le mouvement des voyageurs et le montant des recettes par classe de voiture, ainsi que le produit des bagages, marchandises, etc., depuis le 5 mai 1835, jusqu'au 31 décembre 1842.....	25-56
XI. Tableau comparatif des produits, basé uniquement sur le service des voyageurs et des bagages.....	57
XII. Etat récapitulatif, par station, du mouvement des bagages et marchandises, ainsi que du montant des recettes effectuées de ce chef, pendant l'année 1841.....	61
XIII. Etat récapitulatif, par station, du transport des bagages et marchandises pendant l'année 1842.	
XIV. Etat récapitulatif, par mois, du transport des bagages et marchandises, pendant l'année 1842.	
XV ¹ , XV ² , XV ³ , XV ⁴ , XV ⁵ , XV ⁶ , XV ⁷ , XV ⁸ , XV ⁹ , XV ¹⁰ , XV ¹¹ , XV ¹² . Tableaux statistiques indiquant, par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs et des marchandises, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842	65-107
XVI. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1841.....	109
XVII. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1842.....	111
XVIII. Etat des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du camionnage dans les diverses stations, depuis le mois d'août 1840 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1843.....	113
XIX. Etat de la fabrication du coak, pendant l'année 1842.....	117
XX ¹ , XX ² , XX ³ , XX ⁴ . Tableaux statistiques de la consommation du coak, pendant les années 1840, 1841 et 1842.....	121-127
XXI. Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1842	128
XXII. Règlement sur le service de la fabrication du coak.....	129
XXIII. Règlement pour la comptabilité du coak destiné à l'alimentation des locomotives.....	145
XXIV. Arrêté ministériel du 21 avril 1842. — Tarifs.....	158
XXV. Arrêté ministériel du 25 octobre 1842. — Tarifs.....	159
XXVI. Arrêté ministériel du 14 avril 1843. — Tarifs.....	161
XXVII. Etat comparatif du matériel en locomotives et en voitures, pendant 1842.....	169
XXVIII. Etat du service des locomotives depuis le 1 ^{er} mai 1835, jusqu'au 31 décembre 1842.....	173
XXIX. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le principe de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1842.....	185
XXX. Tableau des prix du camionnage, résultant de l'adjudication du 7 avril 1841.....	192
XXXI. Tableaux des contrats pour le camionnage et le factage des marchandises, passés depuis la mise en vigueur des tarifs du 22 mars 1842.....	193
XXXII. Soumission pour le factage et le camionnage des marchandises.....	194
XXXIII. Tableau des prix de transport des marchandises par routes ordinaires et par eau.....	197
XXXIV. Tableau indiquant les prix auxquels le Département de la Guerre a adjugé, depuis l'année 1832 jusqu'à 1842, le service des transports militaires par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement.....	201

TABLE DES MATIÈRES.

iii

	Pag.
XXXV. Projet de loi relatif aux moyens publics de transport par terre et par eau et à la poste aux chevaux.....	203
XXXVI. Règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés.....	205
XXXVII. Arrêté royal du 8 avril 1843, organisant le personnel de l'administration des chemins de fer en exploitation.....	209
XXXVIII. Loi relative à la police des chemins de fer.....	217
XXXIX. Ordre de service autorisant les voitures de place et omnibus à se placer à l'intérieur des stations.....	220
XL. Relevé statistique des constructions élevées aux abords des sections et des stations des chemins de fer en exploitation, au 1 ^{er} avril 1843.....	221
XLI. Quatrième rapport de la commission des tarifs.....	225
XLII. Historique de la rédaction des projets et de l'exécution des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay.....	241
XLIII. Tableau géométrique des distances entre chaque station comptées de milieu en milieu des bureaux de recettes.	

FIN DE LA TABLE.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Compte-Rendu

DES OPÉRATIONS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1842.

Messieurs,

Pour satisfaire à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de vous présenter le Compte-rendu, jusqu'au 31 décembre 1842, des opérations relatives à la construction, à l'établissement et à l'exploitation du chemin de fer de l'État.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Les divers emprunts autorisés par la législature à l'effet de faire les fonds nécessaires à la construction et aux frais d'établissement du chemin de fer de l'État, ont présenté les résultats suivants :

	Intérêt nominal.	Capital effectif.	Rente annuelle.	Prime annuelle d'amortissement.	Annuité totale des intérêts et de l'amortissement.
Loi du 18 juin 1836. — 4 p. %.		24,524,163 74	1,075,457 55	268,864 39	1,344,321 94
• 25 mai 1838. — 3 p. %.		32,267,256 39	1,375,723 16	458,574 39	1,834,297 55
• 26 juin 1840. — 5 p. %.		69,472,643 62	3,682,997 33	736,579 47	4,419,476 80
• 29 sept. 1842. — 5 p. %.		24,000,000 00	1,174,224 34	234,844 87	1,409,069 21
	Fr.	150,264,063 75	7,308,302 38	1,698,863 12	9,007,165 50

a

Du capital effectif total de fr. 150,264,063 75
mis à la disposition du Département des Travaux Publics,
pour servir à solder les dépenses de construction et d'établisse-
ment, il y a à déduire les sommes ci-après, savoir :

1° Il a été employé pour l'exploitation en 1835 et 1836	599,908 40	}	1,016,361 03
2° On a imputé sur le budget le rembour- sement d'avances faites à l'établissement de Seraing, sur le fonds de construction, jusqu'à concurrence (au 1 ^{er} fév. 1843) de	52,893 55		
3° Les ventes d'excédants de terrains expro- priés, ont produit jusqu'au 31 décem- bre 1842, par imputation sur le budget des voies et moyens	363,559 08		

La totalité des sommes restant à la disposition du Dépar-
tement, pour subvenir aux frais de construction et d'établis-
sement du chemin de fer de l'État, s'élève donc, après ces
déductions opérées, à fr. 149,247,702 73

La rente à payer annuellement s'élève, par conséquent, à fr. 7,258,870-24; la
prime annuelle d'amortissement à fr. 1,687,372-29; et l'annuité totale des
intérêts et de l'amortissement à fr. 8,946,242-53, c'est-à-dire respectivement
à 4.8636, 1.130 et 6 p. % du capital effectif.

La construction de beaucoup de sections étant aujourd'hui presque achevée,
et les projets, quant aux tracés définitifs des autres sections se trouvant arrêtés,
il devient possible d'indiquer, avec exactitude, le développement de tout le
rail-way national. Voici le relevé des longueurs des diverses sections :

	Mètres.
De Bruxelles (station du Jardin botanique) à Liège (Guillemins).	113,991
De Liège (Guillemins) à la frontière de Prusse	39,580
De Landen à St-Trond	10,220
Embranchement de Louvain au canal	972
De Malines à Anvers (station de Borgerhout)	23,400
De la station de Borgerhout à l'Escaut	2,920
De Malines à Ostende	122,349
De Gand à Tournay	74,859
De Mouscron à la frontière de France.	2,998
Ligne de raccordem ^t des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles.	4,689
De Bruxelles (Midi) à Quiévrain (frontière de France).	80,670
De Braine-le-Comte à Namur	81,590

Ensemble Mètres. 558,239

Soit 111 ¹/₃ lieues.

Si l'on y ajoute l'embranchement le long des quais de la Meuse
à Liège (V. le Rapport de 1839, de M. Nothomb, pag. 2), environ 2,000

On trouve pour la longueur totale 560,239

Ou 112 ²³⁹/₅₀₀₀ lieues, soit 112 ¹/₃ lieues en nombre rond.

Ainsi, lorsque toutes les sommes, mises à la disposition du Département des Travaux Publics, auront été dépensées pour les frais de construction et d'établissement des 112 $\frac{1}{2}$ lieues, que comprend tout le réseau des chemins de fer de l'État, il aura été dépensé, par lieue moyenne, fr. 1,326,646-24; la rente annuelle, par lieue moyenne, sera de fr. 64,523-29; la prime d'amortissement fr. 14,998-86 et l'annuité totale fr. 79,522-15.

Le tableau n° XXXVII, annexé au Compte-rendu de 1841, renseigne que le coût moyen des divers chemins de fer d'Angleterre s'élève, pour la lieue moyenne de 5 kilomètres, à fr. 3,692,183-75.

Les sections du chemin de fer qui étaient en exploitation au 31 décembre 1842, étaient les suivantes :

Ligne du Nord ..	De Bruxelles à Malines	20,395	} Mètres. 46,713
	De Malines à Anvers	23,400	
	De la station de Borgerhout à l'Escaut.	2,920	
Ligne de l'Ouest avec embran- chem ^t vers Lille et Tournay.	De Malines à Termonde	26,254	} 200,206
	De Termonde à Gand	29,540	
	De Gand à Bruges	44,558	
	De Bruges à Ostende	21,997	
	De Gand à Deynze.	17,275	
	De Deynze à Courtray.	26,385	
	De Courtray à la frontière de France	15,062	
	De Mouscron à Tournay	19,135	
Ligne de l'Est avec l'embranchem ^t du Limbourg.	De Malines à Louvain	23,583	} 104,788
	Embranchem ^t vers le canal de Louvain	972	
	De Louvain à Tirlemont	18,099	
	De Tirlemont à Waremmes	27,024	
	De Waremmes à Ans	18,996	
	D'Ans à Liège	5,894	
	De Landen à St-Trond	10,220	
Ligne du Midi...	De Bruxelles à Tubise.	19,510	} 80,671
	De Tubise à Soignies	17,083	
	De Soignies à Mons	24,533	
	De Mons à Quiévrain	18,659	
	De Quiévrain à la frontière	886	
Ligne de raccor- dement.	Des stations Nord et Sud à Bruxelles, non compris les parties communes à l'embranchement et aux lignes du Nord et du Midi.	4,689	} 4,689
			437,069 ou

87 $\frac{1}{2}$ lieues de 5 kilomètres.

Les distances indiquées ci-dessus sont comptées de milieu à milieu des bureaux de recettes (V. le tableau n° XLIII).

Les sections non encore livrées à l'exploitation à la même époque, étaient les suivantes :

Ligne de l'Est . . .	{	Embranchement intérieur de Liège, environ	2,000	}	41,580
		De Liège (station des Guillemins) à Verviers, y compris le pont du Val-Benoît			
		sur la Meuse	25,179		
		De Verviers à la frontière de Prusse . .	14,401		
Ligne du Midi, embranchement de Namur.	{	De Braine-le-Comte à Charleroy . . .	44,600	}	81,590
		De Charleroy à Namur	36,990		
Ensemble			Mètres	123,170	
Ou près de 25 lieues.					

Ainsi, des 112 lieues et demie, représentant l'étendue des chemins de fer décrétés, environ 87 lieues et demie se trouvaient en exploitation au 31 décembre 1842, et 25 lieues à peu près restaient encore en construction.

Ces dernières seront mises en exploitation, dans le courant de l'année 1843.

Le matériel de locomotion se composait, au 1^{er} janvier 1843, de :

129 locomotives ;

127 tenders ;

514 voitures pour le transport des voyageurs ;

1,223 waggons divers pour marchandises et bagages ;

Enfin, 273 waggons de service, dont 18 de secours, 73 pour le transport du coak et 89 pour les travaux de terrassement.

Le tableau, annexe n° XXVII, donne les détails relatifs à la situation du matériel de locomotion, à la date du 1^{er} janvier 1843, ainsi qu'aux mutations survenues pendant l'année 1842. — On remarquera, par l'examen de ces mutations, que, pendant l'année 1842, 1 tender, 3 waggons couverts et 6 waggons découverts ont dû être démolis, par suite de l'impossibilité de les employer encore pour le service de l'exploitation.

Le matériel ci-après était en construction au 1^{er} janvier 1843 :

10 locomotives, dont 5 de 13 pouces et 5 de 14 pouces de cylindre ;

15 tenders ;

84 waggons découverts ;

Et 654 waggons pour marchandises.

Des 129 locomotives que possédait le chemin de fer au 1^{er} janvier 1843, 42 ont été construites en Angleterre ; les 87 autres sont sorties des ateliers de Belgique ; les établissements belges qui ont livré des locomotives au chemin de fer sont les établissements des Sociétés John Cockerill, à Seraing, St-Léonard, à Liège, et du Renard, à Bruxelles. Toutes les locomotives encore en construction ont été également commandées à ces trois établissements, dont les produits se recommandent par leur excellente confection et les bonnes qualités des matériaux qui y sont employés, ce qui leur donne une grande supériorité sur les locomotives fabriquées à l'étranger.

Maintenant que l'état d'avancement des travaux et de l'apurement de la comptabilité le permet, j'ai cru devoir rétablir ici, par année d'exploitation, le nombre de lieues exploitées pendant le cours de chacune d'elles, ainsi que les

sommes dépensées pour la construction et les frais d'établissement proportionnellement à la durée de l'exploitation.

1835. — La 1^{re} section du chemin de fer, celle de Bruxelles à Malines, d'une longueur de 20 kilom., a été exploitée à partir du 5 mai 1835, soit pendant 8 mois.

Au 31 décembre, on avait dépensé, pour la construction de cette 1^{re} section et pour le matériel d'exploitation et autres frais, ensemble fr. 1,929,767 55

La dépense par kilom. était donc, à cette époque, de. 96,488 38

Comme la section n'a été exploitée que pendant 8 mois ou les $\frac{2}{3}$ de l'année, $\frac{2}{3}$ seulement du capital dépensé peuvent être considérés comme ayant été utilisés; par conséquent, si l'on avait à rechercher le montant de l'intérêt du capital, on ne pourrait tenir compte que de la somme de fr. 1,286,511 70.

1836. — Au 1^{er} janvier la section de Bruxelles à Malines était en exploitation, les 20 kilom. de cette section ont donc été exploités pendant 12 mois, ce qui revient à 240 kil. pendant un mois.

Le 7 mai on a mis en exploitation la section de Malines à Anvers, soit 24 kilom. pendant 8 mois ou 192 pendant un mois.

432

dont le $\frac{1}{12}$ donne le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière, soit 36 kilom., soit 7 lieues et 1 kilom. ou 7 $\frac{1}{10}$ lieues.

Au 31 décembre on avait dépensé, pour la construction de la ligne entière d'Anvers à Bruxelles, fr. 5,815,416-34, matériel et autres frais d'établissement compris, ce qui revient à fr. 132,168-55 par kilom. et, par conséquent, pour les 36 kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière, le capital employé a été de fr. 4,758,067-80.

Nous avons trouvé ci-dessus que la lieue de 5 kilom. aura coûté, terme moyen, fr. 1,326,646-24, quand toutes les sommes mises à la disposition du Gouvernement, pour les frais de construction et d'établissement, auront été dépensées; les 36 kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière en 1836, auront donc coûté fr. 9,551,852-93.

1837. — Au 1^{er} janvier, la ligne du Nord était en exploitation, longueur 44 kilom.

Le 2 janvier, la section de Malines à Termonde, longueur 26 kilom., a été ouverte; on peut donc dire que 70 kilom. ont été exploités pendant l'année entière, ou. 840 pendant un mois.

La section de Malines à Louvain a été ouverte le 10 septembre, soit 24 kilom. exploités pendant 3 mois $\frac{2}{3}$ ou 88 pendant un mois.

La section de Termonde à Wetteren ayant été ouverte le 15 sep-

A reporter 928

b

	Report	928
tembre, il a été exploité 16 kilom. pendant 3 $\frac{1}{4}$ mois, ou bien . . .		56

pendant un mois.

La section de Louvain à Tirlemont a été ouverte le 22 septembre ; il a été, par conséquent, exploité 18 kilom. pendant 3 $\frac{1}{4}$ mois, ou bien, pendant un mois 58 $\frac{1}{4}$.

15 kilom. de Wetteren à Gand, livrés à l'exploitation le 28 septembre, ont été exploités pendant 3 mois, ce qui équivaut à . . . 45 exploités pendant un mois.

On voit que le nombre de kilom., exploités pendant un mois, est de 1,087 $\frac{1}{4}$.

Le $\frac{1}{10}$ de ce chiffre donnant le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière, il en résulte que 90 $\frac{62}{100}$ kilom., soit 18 lieues, ont été exploités en moyenne pendant l'année 1837.

Au 31 décembre, on avait dépensé pour les 143 kilom. de route livrés à la circulation, à la même époque, matériel et autres frais d'établissement compris, fr. 18,253,149-31.

Cette somme, divisée par 143, donne, pour dépense moyenne par kilom. de route, fr. 127,644-40. Pour les 90 $\frac{62}{100}$ kilom. exploités pendant l'année entière de 1837, le capital utilisé est donc de fr. 11,567,135-52.

La lieue de 5 kilom. de chemin de fer devant coûter, en moyenne, fr. 1,326,646-24, lorsque tous les fonds alloués auront été dépensés, il en résulte que les 90 $\frac{62}{100}$ kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière de 1837, auront coûté fr. 24,044,136-45.

1838. — Les 143 kil. exploités au 1^{er} janvier, et par conséquent pendant toute l'année, donnent. 1,716 exploités pendant un mois

La section de Tirlemont à Ans a été ouverte le 2 avril ; les 46 kilom. que mesure cette section, ont ainsi été exploités pendant 9 mois, ce qui équivaut à 414 exploités pendant un mois.

Les 45 kilom. de la section de Gand à Bruges, exploités à partir du 12 août, soit pendant 4 mois $\frac{2}{3}$, équivalent à 210 exploités pendant un mois.

Et la section de Bruges à Ostende, livrée à l'exploitation, sur une étendue de 22 kilom., le 28 août, ayant été exploitée pendant 4 mois, donne ainsi pour un mois d'exploitation 88

Il s'ensuit que le nombre total de kilom. exploités, en moyenne, pendant un mois, est de kilom. 2,428

Et pendant l'année entière de 202 $\frac{1}{3}$ kilom., soit 40 $\frac{1}{2}$ lieues.

Les dépenses effectuées, au 31 décembre, pour les sections exploitées à la même date, ainsi que pour le matériel et autres frais d'établissement, s'élevaient à fr. 35,587,228-51, ce qui donne pour chacun des 236 kilom. de rail-way, livrés à l'exploitation, fr. 139,012-61.

202 $\frac{1}{3}$ kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, le capital employé ne peut être évalué qu'à fr. 28,126,885-03.

Le coût définitif d'une lieue de rail-way devant être, en moyenne, de fr. 1,326,646-24; les 202 $\frac{1}{3}$ kilom., exploités pendant l'année entière, auront absorbé un capital de fr. 53,684,951-18.

1839. — Une étendue de 256 kilom. de rail-way était en exploitation au 1^{er} janvier. Ce nombre de kilom. a été exploité pendant toute l'année, ce qui revient à 3,072 exploités pendant un mois.

Le 25 août a été ouverte la section de Gand à Deynze. Les 17 kilom. de cette section, exploités pendant 4 $\frac{1}{4}$ mois, donnent 72 $\frac{3}{4}$ exploités pendant un mois.

Le 22 septembre, la section de Deynze à Courtray a été livrée à la circulation; 26 kilom. ont été ainsi exploités pendant 3 $\frac{1}{2}$ mois, soit 86 $\frac{1}{2}$ pendant un mois.

Le 6 octobre, la section de Landen à St-Trond ayant été mise en exploitation, 10 kilom. ont été exploités pendant 2 $\frac{5}{6}$ mois, ou 28 $\frac{1}{2}$ pendant un mois.

Ensemble Kilom. 3,259 $\frac{3}{4}$

Soit 271 $\frac{1}{2}$ kilom. (54 $\frac{1}{3}$ lieues) exploités en moyenne pendant l'année entière.

309 kilom. de rail-way étant en exploitation au 31 décembre, et les dépenses de construction, de matériel et autres frais d'établissement, s'élevant, à la même époque, à la somme de fr. 49,740,247-90, chaque kilom. de route avait donné lieu à une dépense de fr. 160,971-67; ainsi, comme il n'a été exploité pendant l'année entière que 271 $\frac{1}{2}$ kilom., le capital utilisé se réduit fr. 43,703,810-04.

Comme nous avons eu lieu de le voir, le coût d'une lieue de rail-way devant être, après l'emploi total des fonds mis à la disposition du Gouvernement, de fr. 1,326,646-24, les 271 $\frac{1}{2}$ kilom., exploités pendant l'année entière de 1839, auront donné lieu à une dépense de fr. 72,038,890-83.

1840. — Les 309 kilom. exploités au 1^{er} janvier et, par conséquent, pendant l'année entière, sont l'équivalent de 3,708 exploités pendant un mois.

La section de Bruxelles à Tubise a été livrée à la circulation pendant l'année. Cette section, longue de 20 kilom., ouverte le 18 mai, a été exploitée pendant 7 $\frac{1}{2}$ mois; la proportion donne 150 exploités pendant un mois.

L'embranchement intérieur d'Anvers, depuis la station de Bergerhout jusqu'à l'Escaut, d'une longueur de 3 kil., a été inauguré le 15 août et, par suite, exploité pendant 4 $\frac{1}{2}$ mois, soit 13 $\frac{1}{2}$ exploités pendant un mois.

Le nombre de kilom. exploités pendant un mois étant de 3,871 $\frac{1}{2}$, le service s'est fait, pendant l'année entière, sur 322 $\frac{2}{3}$ kilom. ou sur 64 $\frac{1}{2}$ lieues environ.

Les 332 kilom. exploités au 31 décembre avaient donné lieu, à la même époque, à une dépense totale, pour construction, matériel, et autres frais d'établissement, de fr. 62,144,583-83.

Cette dépense était répartie de la manière suivante :

Pour la route	fr. 44,815,513 82
Pour les bâtiments et dépendances des stations	3,916,583 33
Pour le matériel	11,758,910 05
Pour le personnel et dépenses générales	1,653,576 63
Ensemble	fr. 62,144,583 83

soit 187,182-48 par kilom. ; or, 322 $\frac{2}{3}$ kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, la somme rendue productive n'est que de fr. 60,397,547-33.

Ainsi que nous l'avons vu, la dépense pour une lieue de rail-way devant s'élever en dernier lieu à fr. 1,326,646-24, les 322 $\frac{2}{3}$ kilom. exploités pendant l'année entière de 1840 auront coûté à l'État, fr. 85,612,902-02.

1841. — Les sections en exploitation, au 1^{er} janvier, présentaient ensemble une longueur de 332 kilom. Ce nombre de kilom. exploités pendant toute l'année égale. 3,984 exploités pendant un mois.

La ligne de raccordement entre les stations du Nord et du Midi, longue de 5 kilom., a été inaugurée le 28 septembre et, par conséquent, exploitée pendant 3 mois, ce qui équivaut à 15 exploités pendant un mois.

30 kilom. ont été livrés à l'exploitation sur la ligne du Midi, section de Tubise à Jurbise, le 31 octobre, et ont ainsi été exploitées pendant 2 mois, soit pendant un mois 60

La section de Jurbise à Mons, sur la même ligne, a été ouverte le 19 décembre, soit 11 kilom. exploités pendant $\frac{2}{3}$ mois, ou 7 $\frac{1}{3}$ pendant un mois entier.

Le nombre de kilom. exploités pendant 1 mois ou 4,066 $\frac{1}{3}$ équivaut à 339 kilom. ou 67 $\frac{3}{4}$ lieues exploitées pendant l'année entière.

Les dépenses effectuées au 31 décembre pour la construction, le matériel et autres frais d'établissement des sections en exploitation s'élevaient, savoir :

Pour la route, à	fr. 55,518,233 17
Pour les bâtiments et dépendances des stations, à	4,939,070 69
Pour le matériel, à	13,113,242 75
Pour le personnel et dépenses générales, à	2,023,701 45
Ensemble	fr. 75,594,248 06

Le nombre de kilom. exploités à la même époque étant de 378 kilom., il avait été dépensé fr. 199,984-78 pour chaque kilom.

Le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière étant de 339, on ne peut considérer comme ayant été utilement employée qu'une somme de fr. 67,794,840-42.

La lieue de rail-way devant coûter en définitive fr. 1,326,646-24, les 339 kilom. exploités pendant l'année entière auront donné lieu à une dépense de fr. 89,946,615-07.

1842. — 378 kilom., exploités depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 31 décembre, égalent 4,536 exploités pendant un mois.

La section d'Ans à Liège a été exploitée, à partir du 1^{er} mai, soit 6 kilom. pendant 8 mois, ou 48 pendant un mois.

La section de Mons à Quiévrain mesurant 19 kilom. a été exploitée le 7 août, c'est-à-dire, pendant $4\frac{4}{5}$ mois, ce qui revient à . . . 91 exploités pendant un mois.

La section de Courtray à Tournay, ouverte le 24 octobre, donne 31 kilom. exploités pendant $2\frac{1}{4}$ mois, ou $69\frac{3}{4}$ pendant un mois.

Le 6 novembre, la partie de Mouscron à la frontière de France a été livrée à la circulation, 3 kilom. exploités pendant un mois $\frac{5}{6}$ ou. 5 $\frac{1}{6}$ pendant un mois.

Enfin, 1 kilom. de Quiévrain à la frontière de France a été exploité depuis le 14 novembre, soit 1 kilom. pendant $1\frac{1}{2}$ mois, ou . . . 1 $\frac{1}{2}$ pendant un mois.

Le nombre total de kilom., exploités pendant un mois, étant de 4,751 $\frac{3}{4}$ 396 kilom. ou 79 lieues, 1 kilom. ou $79\frac{2}{10}$ lieues ont été exploités en moyenne pendant l'année entière.

Les dépenses s'élevaient, au 31 décembre, pour les sections en exploitation à la même époque :

Pour la route, à	fr. 70,080,282 55
Pour les bâtiments et dépendances des stations, à	7,941,703 35
Pour le matériel, à	14,913,538 60
Pour le personnel et dépenses générales, à	2,595,052 15
Ensemble	fr. 95,530,576 63

soit, pour chacun des 438 kilom. exploités, fr. 218,106-34.

396 kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, on ne peut considérer, comme ayant été dépensée pour leur établissement, qu'une somme de fr. 86,370,110-64.

Chacune des lieues de chemin de fer qui doivent être construites, au moyen des fonds mis à la disposition du Gouvernement, coûtant fr. 1,326,646-24, les 396 kilom., exploités pendant l'année entière, auront coûté fr. 105,070,382-21.

Dans le Compte-rendu de 1841, j'ai présenté le résumé historique de la construction des diverses sections du chemin de fer de l'État jusqu'en juin 1842.

J'ai donné des ordres pour que chacun des ingénieurs chefs de service présentât un rapport historique et détaillé sur toutes les sections de chemin de fer dont il a dirigé la construction.

Ces rapports sont destinés à être publiés successivement dans les Comptes-rendus présentés aux Chambres annuellement.

On trouvera celui relatif aux sections de Gand à la frontière française vers Lille et de Mouscron à Tournay, sous le n° XLII des Annexes du présent Compte-rendu.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

Le précédent Compte-rendu n'ayant pu être présenté aux Chambres que le 2 juin dernier, afin de pouvoir le rendre plus complet et plus utile à la discussion des nouveaux crédits demandés par le Gouvernement, pour subvenir aux frais d'achèvement des lignes de chemin de fer décrétées, a nécessairement anticipé sur le compte-rendu de l'exercice 1842.

Ne croyant pas devoir nous répéter, nous rappellerons ici, seulement d'une manière sommaire, les divers faits qui ont été plus amplement rapportés dans ledit Compte-rendu du 2 juin.

Le système d'exploitation établi par les arrêtés royaux du 22 mars 1842 est encore aujourd'hui en vigueur, sauf quelques modifications de détail qui y ont été apportées par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre de la même année, pris en vertu des pouvoirs accordés au Ministre des Travaux Publics, par l'arrêté royal du 2 septembre 1840, et sauf que la location de waggons pour le transport des marchandises a été autorisée, à titre d'essai, à partir du 21 mai, ainsi que je l'avais annoncé dans mon rapport aux Chambres du 2 juin.

Je me propose d'arrêter incessamment le travail de révision qui se fait en ce moment du livret réglementaire, lequel a été pour la première fois imprimé et distribué gratuitement au commerce, à l'occasion de la mise en vigueur des tarifs du 22 mars (1).

Les transports s'effectuent de la manière suivante, savoir :

a. Par convoi de voyageurs :

(1) V. l'arrêté du 14 avril (annexe n° XXVI).

- 1° Les voyageurs (tarif n° 1);
- 2° Les bagages (tarif n° 2);
- 3° Les fonds et valeurs pour toutes les stations extrêmes ou les grandes stations de passage (tarif n° 3);
- 4° Les articles de messagerie et les petites marchandises pour toutes les stations extrêmes et les grandes stations de passage (tarif n° 4);
- 5° Les équipages pour toutes les stations tarifées (tarif n° 5);
- 6° Les chevaux et le bétail pour toutes les stations tarifées (tarif n° 6).
- b. Par convoi de marchandises :*
 - 1° Les marchandises de roulage de toute espèce (tarif n° 7);
 - 2° Tout ce qui se transporte par convois de voyageurs (d'après les mêmes tarifs n° 1, 2, 3, 4, 5 et 6).

TARIF N° 1. — *Transport des voyageurs.*

Trois tarifs ont été successivement en vigueur en 1841, pour le transport des voyageurs.

Le tarif décrété par l'arrêté royal du 3 février 1839 a été en vigueur du 1^{er} janvier au 30 avril; il avait fixé à

40 centimes le prix par lieue et par place pour les voitures de 1 ^{re} classe;			
25	id.	id.	2 ^e id.;
et 20	id.	id.	3 ^e id.

Le tarif décrété par arrêté de mon honorable prédécesseur en date du 10 avril 1841, a été exécuté sous mon administration, du 1^{er} mai au 20 août de la même année; il était de

40 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1 ^{re} classe;			
25	id.	id.	2 ^e id.;
et 15	id.	id.	3 ^e id.

Enfin, j'ai mis en vigueur, à partir du 20 août 1841, jusqu'au 1^{er} avril 1842, le tarif décrété par moi le 17 août, après en avoir reçu l'autorisation du Roi.

La commission instituée par l'arrêté royal du 14 juin 1841, à l'effet de faire un rapport sur les résultats du tarif du 10 avril, a pensé, avec moi, qu'il faudrait en venir à percevoir :

40 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1 ^{re} classe;			
30	id.	id.	2 ^e id.;
et 20	id.	id.	3 ^e id.

Mais pour ménager la transition et à raison des améliorations apportées aux voitures de 2^e classe, améliorations qui les rapprochent beaucoup de celles de 1^{re} classe, en ce qui concerne le confortable et les agréments qu'elles procurent aux voyageurs, j'ai cru devoir essayer d'abord d'autres bases; le tarif du 17 août a donc été calculé sur les bases suivantes :

37 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1 ^{re} classe ;			
30	id.	id.	2 ^e id. ;
et 18	id.	id.	3 ^e id.

La même commission a été chargée de suivre l'expérience de ce nouveau tarif, et elle a constaté qu'il produisait fr. 2,545 de plus en recettes, par jour, que le tarif du 10 avril, soit un million par an, avec une exploitation moyenne de 67 lieues et $\frac{3}{4}$ pendant l'année entière.

Quant à la circulation elle est restée à peu près la même.

Lorsque l'expérience du tarif du 10 avril concernant le transport des marchandises eut duré assez longtemps pour me mettre à même de juger du système qu'il fallait adopter pour les divers transports, j'eus l'honneur de proposer à Sa Majesté un nouveau système complet de tarifs à substituer à ceux du 10 avril, et le tarif du 17 août, sauf quelques légères modifications, fut compris dans le nouveau système d'exploitation qui fut décrété par les arrêtés royaux du 22 mars 1842.

Les modifications consistèrent principalement en ce que les prix furent légèrement relevés pour les trajets de Bruxelles à Malines et à Termonde, et qu'ils furent abaissés en ce qui concerne les waggons sur la ligne du Midi.

Le nombre total de voyageurs en 1842 a été de 2,716,775, qui ont parcouru ensemble 20,975,415 lieues. Le parcours moyen de chaque voyageur a donc été de 7 lieues $\frac{7}{100}$.

En 1841, il y a eu 2,635,874 voyageurs, et chaque voyageur a parcouru 7 lieues $\frac{1}{10}$.

Les recettes totales du chef des voyageurs ayant été en 1842 de fr. 4,676,064-65, il s'ensuit que chaque voyageur parcourant une lieue a produit 22 c^s $\frac{29}{100}$.

En 1841, ce produit a été, terme moyen, de 21 c^s $\frac{96}{100}$, puisque pour les 18,720,140 lieues parcourues par tous les voyageurs ensemble, il a été perçu fr. 4,110,519-30.

Plusieurs sections de la ligne du Midi ayant été mises successivement en exploitation, en 1840, vers la fin de 1841 et en 1842, il s'en est suivi que les bases adoptées dans les tarifs du 17 août et du 22 mars, qui sont à peu de chose près les mêmes, n'ont pas été exactement appliquées à la ligne du Midi.

Lorsque des sections nouvelles étaient mises en exploitation, on devait toujours combiner, plus ou moins, les prix des tarifs avec ceux des diligences sur les routes ordinaires en concurrence ; il en est résulté que, dès 1840, la ligne du Midi a été frappée d'un tarif quelque peu plus élevé, dans certaines de ses parties, que les tarifs régissant les autres lignes. L'élévation des prix sur cette ligne provient aussi de ce que les stations intermédiaires y sont plus nombreuses que sur aucune autre ligne.

Cependant un travail de révision a lieu en ce moment, et sous peu toutes les lignes se trouveront, autant que possible, soumises à la même tarification, mais en prenant toutefois les détours en considération (1).

(1) V. l'annexe n° XXVI.

Voici les conditions qui règlent le transport des voyageurs :

Le prix des places est réglé par le *tarif n° 1*.

Pour les haltes intermédiaires ou trajets de moins de deux lieues, non indiquées au tarif, il est perçu :

Dans les voitures . . .	{	de 1 ^{re} classe	fr. » 75
		de 2 ^e id.	» 50
		de 3 ^e id.	» 25

Pour les haltes distantes de plus de deux lieues, ces prix sont doublés.

Pour tout trajet de plus de dix lieues, la station intermédiaire de destination non tarifée est comptée comme la station principale suivante.

Le voyageur qui a omis de se munir d'un bulletin, ou qui se trouve dans une voiture autre que celle indiquée à son coupon, paie de halte en halte et conséquemment plus cher.

Les gardes-convoi ne peuvent, sous aucun prétexte, percevoir le prix d'une place, sans délivrer en échange un bulletin servant de récépissé.

Le voyageur qui veut changer de voiture pendant le trajet doit prendre comme supplément, pour la distance qu'il a encore à parcourir, un coupon de waggon pour passer d'un waggon à un char-à-bancs, ou d'un char-à-bancs dans une diligence ; il doit prendre un coupon de char-à-bancs, s'il passe d'un waggon dans une diligence.

Le voyageur qui n'aurait pas de bulletin, peut, au premier bureau où s'arrête le convoi, en faire prendre un par le garde, en lui remettant le montant du prix du trajet qui reste à parcourir.

Les enfants au-dessous de huit ans ne sont admis gratuitement que pour autant qu'ils n'occupent pas une place de voyageur.

TARIF N° 2. — *Transport des bagages.*

Sous le régime des tarifs précédents, les voyageurs pouvaient faire transporter gratuitement, par le même convoi que leur personne, une certaine quantité de bagages, qui a varié de 20 à 25 kilog.

Ce système avait l'inconvénient de rendre l'administration responsable d'objets dont elle effectuait le transport à peu près gratuitement, et de plus, donnait souvent lieu à des contestations, lorsqu'il s'agissait de régler les indemnités à payer pour perte de bagages.

D'un autre côté, la tolérance accordée était assez élevée pour que certains voyageurs, qui avaient peu ou point de bagages, consentissent à se déclarer propriétaires d'une partie plus ou moins grande des bagages d'autres voyageurs ; enfin des marchandises de toute espèce, parfois d'un grand volume, se transportaient comme bagages, en sorte que non-seulement il en résultait un préjudice notable pour les recettes du chemin de fer, mais aussi pour les voya-

geurs une perte de temps occasionnée par la remise à effectuer de ces marchandises-bagages aux diverses stations intermédiaires.

J'ai donc cru devoir saisir l'occasion de la révision générale qui a été faite de tout le régime d'exploitation et qui a donné lieu aux arrêtés royaux du 22 mars, pour remédier aux abus que je viens de signaler. Le tarif des bagages a été augmenté; la tolérance a été réduite à 20 kilog. avec la condition pour les voyageurs, de ne prendre dans la voiture que des objets dont la nature et les dimensions ne peuvent occasionner aucune gêne pour les autres voyageurs, et de placer à leurs risques et périls, sur l'impériale des voitures, ceux qui ne sont pas dans ces conditions. Quant aux bagages transportés aux prix du tarif après inscription et pesage, en cas de perte, l'administration est tenue de payer au propriétaire une indemnité calculée d'après le poids des objets perdus et à raison de fr. 6 par kilog.

Les voyageurs sont en outre admis à assurer leurs bagages au prix de 10 centimes par fr. 100 de valeur déclarée, en sus des prix des tarifs.

Enfin, le voyageur dont les bagages ne réclament pas un transport immédiat, a la faculté de les faire expédier comme petites marchandises et au tarif n° 4, dont les prix sont moindres que ceux du tarif des bagages.

Voici ce que dit sur le tarif des bagages du 22 mars 1842, la commission des tarifs dans son dernier rapport :

« Ce tarif, juste dans ses bases, a produit une grande augmentation de » recettes; car le montant en a été, pour les neuf derniers mois de l'année 1842, » de fr. 268,653-95; tandis que les neuf derniers mois de 1841, avec un » nombre à peu près égal de voyageurs, n'avaient produit que fr. 100,987-46.

» C'est un accroissement de recettes de plus de 165 p. % sur le tarif précédent, sans priver les voyageurs de la faculté de transporter gratuitement tous » objets qui ne dépassent point un poids de 20 kilog. et qui peuvent être placés » sous les bancs ou même, au besoin, sur l'impériale des voitures.

» La commission reconnaît que les résultats de ce tarif sont avantageux pour » le trésor, sans gêner, autant qu'on parut d'abord le croire, les voyageurs, » obligés de garder près d'eux leurs petits bagages : il lui semble donc qu'il y » a lieu de maintenir les dispositions arrêtées. »

En 1841, le mouvement général des bagages qui ont été soumis au paiement des prix du tarif, a été de 5,165,190 kilog., et la recette de fr. 127,249. Chaque voyageur a donc produit, du chef de ses bagages dont le poids moyen a été $1 \frac{5}{100}$ kilog., près de 5 centimes, terme moyen, pour un parcours de $7 \frac{1}{100}$ lieues.

En 1842, le mouvement général des bagages a été de 7,998,744 kilog., et la recette de fr. 297,889-41, en sorte que chaque voyageur, terme moyen, a produit, du chef de ses bagages dont le poids moyen a été de $2 \frac{94}{100}$ kilog., près de 11 centimes pour $7 \frac{7}{100}$ lieues parcourues.

L'augmentation totale de la recette du chef des bagages a été en 1842, par comparaison à 1841, d'environ 134 p. %, bien que le tarif du 22 mars n'ait été en vigueur, en 1842, que pendant 9 mois.

Les conditions qui régissent le transport des bagages sont les suivantes :

Les prix du tarif des bagages sont établis par 100 kilog., et calculés de 10 en 10. Une dizaine ne compte que lorsqu'elle est complète.

Il est loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets, tels que sacs de nuit, étuis à chapeau, valises, porte-manteaux, cartons ou paquets ne dépassant pas un poids de 20 kilog., ou un volume de 0^k,50 sur 0^k,25 et 0^k,30, et qui peuvent être placés sous les bancs des voitures sans inconvénients pour les voyageurs ; en cas d'encombrement ou lorsqu'il pourrait en résulter d'autres inconvénients pour les voyageurs, les gardes doivent placer ces bagages sous les bachelles des impériales.

Ces objets ne sont pas inscrits au bureau et voyagent aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Tous les bagages dépassant le poids ou le volume indiqué ci-dessus, et tous ceux en général qui sont confiés aux soins de l'administration paient les prix du tarif pour leur poids ou volume effectif total, et sont transportés sous la responsabilité des agents de l'administration et remis aux voyageurs à la station de destination.

Le *minimum* de la taxe est de 50 centimes.

En cas de perte d'un objet inscrit, il est remboursé au voyageur une somme calculée d'après le poids des effets perdus et à raison de fr. 6 par kilog.

Il est loisible aux voyageurs de faire assurer leurs bagages au prix de 10 centimes par fr. 100 de valeur déclarée, en sus des prix des tarifs.

En cas de perte d'un objet dont la valeur a été assurée, l'administration est tenue au remboursement intégral de la valeur mentionnée au bulletin.

Les bagages qui sont remis au bureau un quart d'heure avant le départ du convoi partent en même temps que le voyageur, moyennant le paiement de la taxe du tarif n° 2.

Les bagages remis au bureau moins d'un quart d'heure avant le départ, peuvent être refusés ou sont expédiés aux risques et périls du voyageur et déposés, bureau restant, à la station indiquée, où ils sont remis à la personne qui présente le bulletin d'enregistrement.

Il est loisible aux voyageurs dont les bagages ne réclament pas un transport immédiat, de les expédier comme petites marchandises au tarif n° 4.

Les bagages expédiés de cette manière doivent être présentés au bureau deux heures avant le départ du convoi, munis d'une adresse bien lisible. Ils sont remis à domicile.

TARIF N° 3. — *Transport de fonds et objets de valeur.*

Ainsi que le fait remarquer la commission des tarifs dans son dernier rapport, ce transport, quoique peu productif en raison de la responsabilité de l'administration, ne peut cependant être supprimé à cause de son utilité pour le petit commerce.

Le tarif est établi de 10 en 10 lieues, c'est-à-dire, que les prix ne varient pas pour les expéditions de 10 lieues et au-dessous et que les prix restent également les mêmes pour les expéditions de 11 à 20 lieues, ainsi que pour celles de 21 à 30 lieues, de 31 à 40 lieues, et enfin de 40 et au-dessus. Ces prix augmentent à raison des sommes transportées.

Le prix du transport des fonds par la poste est de 5 p. % des sommes transportées, quelle que soit la distance ou l'importance de la somme.

Les recettes du transport de fonds et valeurs par le chemin de fer se sont élevées en 1841 et en 1842 respectivement à fr. 25,113-97, et à fr. 28,607 pour 22,066 et pour 22,607 groups transportés. Cette recette équivaut tout au plus à 3 p. ⁰⁰/₀₀ des valeurs qui peuvent avoir été transportées.

Les taxes du tarif n° 3 s'appliquent aux finances, métaux précieux, bijoux et autres objets déclarés à la valeur. Elles comprennent tous frais sans distinction jusqu'à la remise à domicile.

Pour être admis au transport, ces articles doivent porter l'adresse du destinataire et être soigneusement emballés et cachetés.

Tout article remis au tarif n° 3 est expédié par le premier convoi, soit de voyageurs soit de marchandises, partant après l'inscription.

Il est essentiel que les espèces et valeurs soient pesées avec la plus scrupuleuse exactitude et que le poids soit inscrit au registre, sur l'adresse et sur la feuille de route.

TARIF N° 4. — *Transport des articles dits* DE MESSAGERIE.

Le premier tarif, réglant le transport des marchandises dites *de diligence*, avec factage à domicile, a été celui du 19 juillet 1840.

Les marchandises se trouvaient classées en quatre catégories par colis, savoir :

De 5 kilog. et au-dessous;

De 6 à 15 kilog.;

De 16 à 25 id ;

De 26 à 100 id. et par 100 kilog.

Les articles de 5 kilog. et au-dessous payaient une taxe uniforme de 50 centimes, quelle que fût la destination; les autres taxes de ce tarif n'étaient pas établies sur des bases fixes : les prix variaient, d'après les catégories, d'une manière qui n'était pas proportionnelle aux distances, aucune taxe n'était inférieure à 50 centimes.

Ce tarif fut ainsi mis à exécution le 1^{er} août 1840, mais, le 15 du même mois, une modification y fut apportée en ce sens que les colis de 26 à 100 kilog. furent taxés au poids réel de 10 en 10 kilog.

Le tarif du 10 avril 1841 modifia ce tarif comme suit :

Les trois premières classes furent conservées, mais la dernière fut divisée en deux, savoir : de 26 à 50 kilog. et de 51 à 100. La 1^{re} classe fut taxée à 40 centimes, quelle que fût la distance; pour les autres classes, les prix du 19 juillet 1840 furent réduits de 25 p. %.

Dans le tarif du 22 mars, j'avais d'abord cru, pour ménager la transition, ne pas devoir m'écarter sensiblement de la subdivision établie par le tarif du 10 avril et, en conséquence, le transport des marchandises de diligence y fut taxé comme ci-après :

Colis de	5 kilog. et au-dessous	5 centimes par lieue.
Id.	6 à 15 kilog.	10 id.
Id.	16 à 30 id.	15 id.
Id.	31 à 50 id.	20 id.
Id.	51 à 100 id. et par 100 kilog.	25 id.

Le *minimum* de la taxe fut fixé à 60 centimes.

Mais des réclamations s'étant élevées, je me décidai à adopter immédiatement le système proposé par la commission des tarifs, système que je regarde également comme le meilleur et qui consiste à fixer un prix uniforme par 100 kilog., et à appliquer ce prix de 10 en 10 kilog. Mon arrêté du 21 avril 1842 décida, en conséquence, que le prix du transport des articles de messagerie serait celui fixé par 100 kilog. (25 centimes par 100 kilog. et par lieue), calculé de 10 en 10 kilogrammes. Le *minimum* de la taxe fut maintenu à 60 centimes.

C'est ce tarif, ainsi modifié, qui est encore en vigueur aujourd'hui.

Ce tarif comprend tous les frais depuis l'acceptation des objets, dans un des bureaux de l'administration, jusqu'à leur remise au domicile du destinataire.

Les objets à transporter à ce tarif sont reçus aux bureaux établis à cet effet, depuis huit heures du matin jusqu'à sept heures du soir. L'expédition s'en fait deux fois par jour.

L'inscription au bureau de la station doit avoir lieu dans les délais suivants, savoir :

Une demi-heure avant le départ pour les articles de 500 kilog. et au-dessous.

Une heure avant le départ pour les articles de plus de 500 kilog.

Les expéditions de plus de 500 kilog. doivent être accompagnées d'un bordereau.

Toute inscription de marchandises donne droit à un bulletin, détaché de sa souche, et qui se paie 10 centimes. Toutefois, l'employé qui reçoit les marchandises est tenu d'émarger, sans frais, le livre de l'expéditeur, s'il en est requis, au lieu de délivrer un bulletin.

Les petites marchandises sont remises à domicile avant toute autre distribution.

Aucune taxe ne peut être inférieure à celle des articles de 5 kilog. et au-dessous, fixée à 60 centimes, quelle que soit la distance.

Pour les articles de plus de 5 kilog. les prix sont calculés de 10 en 10 kilog., d'après la taxe fixée pour 100 kilog.

La taxe des articles, de plus de 50 kilog., ne peut jamais être inférieure à celle fixée pour 50 kilog.

Les articles de messagerie peuvent être assurés contre la chance de perte.

Dans ce cas on perçoit la taxe du tarif n° 3, proportionnelle à la valeur déclarée, pour autant que cette taxe ne soit pas inférieure à celle du tarif n° 4.

Le transport des colis assurés est assujetti à toutes les formalités prescrites pour le transport des finances.

Le transport des articles de messagerie s'est élevé, en 1841, à 246,627 colis et 10,264,202 kilog., et, en 1842, à 202,676 colis et 12,907,745 kilog.; donc une diminution de 17.82 p. % sur le nombre de colis et une augmentation de 25.75 p. % sur les transports au poids.

Les recettes ont été, en 1841, de fr. 340,015-19, et, en 1842, de fr. 408,269-44 : donc une augmentation de 20.07 p. %.

TARIF N° 5. — *Transport d'équipages.*

Jusqu'à l'époque de l'introduction du tarif du 22 mars, la taxe était perçue par dix lieues, en ce sens que l'on percevait, sur le pied de 10 lieues, pour tout trajet de 10 lieues et au-dessous; sur le pied de 20 lieues, pour tout trajet de 11 à 20 lieues, et ainsi de suite.

On perçoit maintenant la taxe de station à station en raison de la distance. Les prix sont de fr. 3 par lieue pour une voiture à 4 roues, et de fr. 2 par lieue pour une voiture à 2 roues, chargement et déchargement compris.

En 1841, il a été transporté 2,880 voitures et la recette a été de 130,718-80; en 1842, la quantité transportée et la recette ont été respectivement de 2,978 et de fr. 176,947, soit une augmentation de 3.40 p. % sur le nombre de voitures et de 35.36 p. % sur la recette.

TARIF N° 6. — *Chevaux, bétail, etc.*

Ce transport n'a commencé à avoir lieu qu'à dater du 1^{er} août 1840, à des prix fixés de 10 en 10 lieues, comme ceux du transport des équipages, par l'arrêté du 19 juillet 1840.

Un arrêté ministériel du 16 novembre 1840 modifia ce premier tarif en ce sens que le transport du bétail à 5 lieues et au-dessous, fut taxé à raison de la moitié de la taxe établie pour 10 lieues.

L'arrêté ministériel du 10 avril 1841 maintint dans son entier le tarif du 19 juillet 1840, modifié, comme nous venons de le dire, pour le transport des chevaux et du bétail.

Le tarif du 22 mars a établi la perception de station à station en raison des distances parcourues.

Les prix y sont calculés sur le pied de :

Fr. 3 00	par lieue	pour 3 chevaux ;
2 50	id.	2 id. ;
2 00	id.	1 cheval ;

Fr. 2 40 par waggon à petit bétail et par 5 à 8 bœufs ou vaches ;
2 00 par 3 ou 4 bœufs ou vaches, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons ;
1 50 par 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.

Les chiens furent taxés à raison des prix fixés pour la 3^e classe de voitures.

Je reconnus bientôt que, pour le transport des chevaux et du bétail, plus encore que pour celui de toutes autres marchandises, l'administration est intéressée à obtenir des charges complètes de waggons ; j'accordai, en conséquence, par mon arrêté du 21 avril 1842, une réduction de 20 p. % pour tout transport de bétail effectué par charge complète.

Cette réduction fut portée à 25 p. % par mon arrêté du 25 octobre de la même année.

L'expédition des animaux se fait, selon leur destination, par le premier convoi partant après l'inscription.

Les chevaux et le bétail doivent être présentés au moins une demi-heure avant le départ. Les transports extraordinaires et présentant quelque importance doivent toujours être demandés vingt-quatre heures d'avance.

Dans les stations intermédiaires, la demande de transport doit, dans tous les cas, se faire vingt-quatre heures à l'avance.

Pour les transports de chevaux et de bétail, les conducteurs ne sont passibles qu'au retour de la taxe pour leurs personnes.

Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs, peut être taxé au poids comme petites marchandises.

Dans aucun cas, le prix de transport d'un chien accompagnant un voyageur, ne peut être plus élevé que celui d'une place de waggon.

Les chiens qui par leur taille ne peuvent pas incommoder les voyageurs, sont exempts de la taxe.

Le bulletin d'inscription est de rigueur pour le transport des chevaux et du bétail ; il se paie 10 centimes.

Il a été transporté en 1841 767 chevaux, 4,093 têtes de gros bétail et 9,022 têtes de petit bétail, qui ont rapporté au trésor ensemble une somme de fr. 42,960-50.

En 1842, les transports se sont élevés à 854 chevaux, 4,107 têtes de gros bétail, 23,790 têtes de petit bétail et 327 chiens, qui ensemble ont produit fr. 54,175-85 : les augmentations ont donc été en 1842 de 11,34 p. % sur le transport des chevaux, de 0,34 p. % sur le transport du gros bétail, de 163,68 sur le transport du petit bétail, et enfin de 26,10 p. % sur la recette totale.

TARIF N° 7. — *Transport des marchandises de roulage.*

Jusqu'au 1^{er} août 1840, date de la mise en vigueur du tarif du 19 juillet 1840, le tarif pour le transport des marchandises de roulage avait été établi par location totale ou partielle de waggons, comptés d'abord à 3,000 kilog. de

chargement, et ensuite à 4,000 kilog. ou 4 tonneaux ; les frais de chargement, de déchargement et de camionage étaient à charge des expéditeurs.

Sous ce régime de location totale ou partielle des waggons on obtint les mouvements suivants :

	1839.	1840.
Mai.	2,193,360 kilog.	7,336,590 kilog.
Juin	3,359,876 id.	7,769,791 id.
Juillet	4,706,759 id.	9,547,001 id.

Le tarif du 19 juillet 1840 établit, à partir du 1^{er} août suivant, le transport en détail. Les quantités transportées furent en 1839 et en 1840 :

En août 1839, sous le tarif par location totale ou partielle des waggons	6,578,317	En août 1840, sous le tarif du 19 juillet. . .	6,990,577
En sept. id.	6,815,142	En sept. id.	8,892,512
En oct. id.	7,911,650	En oct. id.	10,256,835

En sorte que, sous le même tarif de location des waggons, les mouvements doublèrent et triplèrent en 1840 par comparaison à 1839, et que, sous les tarifs de location pour 1839 et de détail pour 1840, la proportion d'augmentation en 1840 fut beaucoup moindre. Ensuite, sous le régime de location en 1839, les mois d'août, de septembre et d'octobre donnèrent de plus grands transports que ceux de juillet, tandis qu'en 1840, sous le régime du tarif du 19 juillet, les mois d'août, septembre et octobre donnèrent les deux premiers notablement moins de transport que le mois de juillet, régi par le tarif de location.

Malgré cela, le tarif du 19 juillet 1840 fut continué, probablement parce qu'on croyait ne pas devoir entièrement attribuer ces différences dans les mouvements aux effets des différents tarifs ; et, en effet, le mouvement reprit bientôt une progression croissante qui fit arriver, en février 1841, au chiffre de transports par mois le plus élevé qui se produisit sous ce tarif, c'est-à-dire à 15,244,653 kilog.

Tous ces chiffres démontrent combien est vrai ce principe que j'ai énoncé dans mon Compte-rendu pour l'exercice 1841, à savoir : qu'il faut bien se garder de croire à une trop grande influence des tarifs sur le mouvement des transports de marchandises de roulage.

Le système du 19 juillet 1840, qui fut exécuté depuis le 1^{er} août 1840 jusqu'au 31 mai 1841, donna lieu, du chef du camionage et du factage des petites marchandises, ainsi que du chef de quelques autres natures de dépenses inhérentes au système de transport en détail, tant pour les petites que pour les grosses marchandises, à une dépense moyenne en plus par mois, comparative-ment au système précédent, de fr. 22,748-71, chiffre qui ne fait que balancer, pour ainsi dire, les recettes moyennes par mois, qui ont été pendant la même époque de :

fr. 9,536 42	pr le transport des petites marchandises par colis.
13,956 23	id. au poids.
Soit ensemble, fr. 23,492 67	

Ainsi, sous l'empire de ces tarifs, les dépenses nouvelles inhérentes au système absorbèrent presque en entier la recette des petites marchandises, dont le transport se fit par conséquent à peu près gratuitement par l'administration, qui se trouva de la sorte à découvert, non-seulement des dépenses de traction, mais encore des charges de l'intérêt des capitaux d'établissement.

Le tarif n° 2 du 19 juillet 1840 réglait le transport des grosses marchandises de station à station; les marchandises étaient divisées en trois catégories dont les prix de transport étaient différents.

La première catégorie comprenait les marchandises pondéreuses et se trouvait taxée à raison de 6 centimes par 100 kilog. et par lieue.

La deuxième, des marchandises non comprises dans la première et la troisième catégories, était taxée à 7 centimes par 100 kilog. et par lieue.

Enfin, les objets déclarés fragiles ou d'un transport difficile composaient la troisième catégorie, taxée à 10 centimes par 100 kilog. et par lieue.

Toute expédition d'un poids inférieur à 500 kilog. devait payer la taxe fixée pour 500 kilog.; au-delà la taxe était calculée de 100 en 100 kilog.

Les frais de chargement et de déchargement étaient supportés par l'administration.

Un arrêté ministériel du 16 novembre 1840 apporta des modifications à ce tarif.

Diverses marchandises passèrent de la deuxième à la première catégorie et une réduction de 10 p. % fut accordée à un grand nombre de marchandises comprises dans la première catégorie. Les marchandises qui profitèrent de cette réduction ne furent donc taxées, à partir du 1^{er} décembre, qu'à raison de 5 centimes et $\frac{4}{10}$ au lieu de 6 centimes, par 100 kilog. et par lieue.

Sous ce système, le transport des grosses marchandises présenta les recettes suivantes :

1840.	Août.	fr. 64,669 27
	Septembre	77,967 75
	Octobre.	92,028 30
	Novembre.	79,803 88
	Décembre.	100,636 25
1841.	Janvier.	104,434 94
	Février.	123,394 86
	Mars	110,208 70
	Avril	90,555 00
	Mai.	93,506 25
Total.		937,205 20
Moyenne par mois.		93,720 52

Un arrêté ministériel, daté du 10 avril 1841, vint ensuite établir, pour être mis à exécution à partir du 1^{er} juin suivant, un système nouveau d'exploitation avec camionnage par l'administration, de toutes les grosses et petites marchandises indistinctement. La remise à domicile par l'administration fut

obligatoire en ce sens que le destinataire qui voulait camionner lui-même ses marchandises ne se trouvait déchargé de rien quant au paiement du transport ; mais la prise à domicile fut facultative en ce sens que l'expéditeur ne payait que pour ce qu'il faisait transporter au chemin de fer par l'administration.

La classification des marchandises établie par le tarif du 19 juillet 1840 fut conservée telle qu'elle avait été modifiée par l'arrêté ministériel du 16 novembre suivant.

Les prix demeurèrent les mêmes, sauf qu'on y ajouta 5 centimes par 100 kilog., quelle que fut la distance, pour la première catégorie, 10 centimes pour la deuxième catégorie et 15 centimes pour la troisième.

Le *minimum* de 500 kilog., fixé par le tarif du 19 juillet, fut abaissé jusqu'à 100 kilog., en sorte que toute expédition de marchandises en dessous du poids de 100 kilog. fut taxée au prix de 100 kilog. et que toute expédition d'un poids plus grand fut taxée proportionnellement à son poids réel.

La rétribution à payer par les expéditeurs qui feraient prendre leurs marchandises à domicile fut fixée à 10 centimes par 100 kilog.

Enfin, les dispositions de l'arrêté du 16 novembre furent maintenues en vigueur, en sorte que bon nombre de marchandises de la première catégorie continuèrent à jouir d'une réduction de 10 p. % sur les prix du nouveau tarif.

Ce tarif fut mis à exécution le 1^{er} juin 1841 et continua, afin que l'expérience pût en être complétée, à régir le transport des grosses marchandises jusqu'au 1^{er} avril 1842, date à partir de laquelle les tarifs nos 7 et 8, décrétés par les arrêtés royaux du 22 mars, commencèrent à être mis en vigueur.

Il présenta les résultats suivants :

	Recettes spéciales des grosses marchandises.	Recettes de toutes les marchand ^{es} indistinctem ^t .	Sommes payées par l'administration pour le camionnage.	Recettes nettes.
1841. Juin	107,795 31	158,094 55	34,104 78	123,989 77
Juillet	117,270 57	171,342 47	36,380 19	134,962 28
Août	131,468 69	187,232 50	39,540 76	147,691 74
Septembre	130,363 57	191,106 88	43,028 21	148,078 67
Octobre	134,636 53	191,254 87	45,601 89	145,652 98
Novembre	138,308 65	187,580 79	44,927 88	142,652 91
Décembre	133,941 88	181,364 22	47,512 94	133,851 28
1842. Janvier	158,455 60	195,808 60	39,141 31	156,667 29
Février	135,206 18	178,759 79	38,584 57	140,175 22
Mars	150,788 61	199,276 20	43,837 51	155,438 79
Sommes	1,338,165 68	1,841,820 97	412,660 04	1,429,160 93
Moyenne par mois . .	133,816 56	184,182 09	41,263 00	142,916 09

Par ses rapports du 17 octobre 1841 et du 31 janvier 1842, la commission des tarifs, après examen des résultats obtenus par le système de transport des marchandises, du 10 avril, me proposa de le modifier.

Les principales modifications proposées étaient les suivantes :

Diviser les marchandises de roulage en trois classes ;

Dénommer les marchandises comprises dans la 1^{re} et la 3^e classe et comprendre dans la 2^e classe tous les objets non dénommés dans ces deux classes ;

Appliquer à ces différentes classes

Le prix de 5 centimes par 100 kilog. et par lieue pour la 1 ^{re} classe			
Celui de 7 ½ id.	id.	2 ^e id	
Et celui de 10 id.	id.	3 ^e id.	

Rendre le camionage facultatif, en faisant payer une certaine somme en sus pour les marchandises dont le commerce demanderait le camionage par les soins de l'administration.

J'admis en principe toutes les propositions de la commission, mais je crus cependant devoir m'en écarter en quelques points et notamment en ce qui concernait le classement des marchandises, mais seulement comme moyen de transition; le système du 10 avril, qui avait été en vigueur pendant 10 mois, ayant dû nécessairement créer des habitudes qui me paraissaient devoir être ménagées.

En conséquence, je crus devoir proposer au Roi, après avoir entendu de nouveau la commission, les tarifs n^{os} 7 et 8, décrétés le 22 mars 1842.

Les marchandises de la 1^{re} et de la 2^e classe, taxées respectivement à 5 et à 7 ½ centimes par lieue et par 100 kilog., furent dénommées comme aux tarifs du 10 avril et du 19 juillet, et toutes les autres marchandises furent rangées dans la 3^e classe, payant 10 centimes par lieue et par 100 kilog.

Le tarif n^o 8 avec remise à domicile n'était que la répétition du tarif n^o 7, aux divers prix duquel on avait ajouté pour le factage :

25 centimes par 100 kilog. pour les marchandises de la 1 ^{re} classe ;			
30 id.	id.	2 ^e id.;	
et 35 id.	id.	3 ^e id	

En sorte que, par l'établissement de ces deux tarifs, le camionage fut rendu facultatif pour le commerce, d'obligatoire qu'il était sous le tarif du 10 avril.

La loi du 1^{er} mai 1834, dont l'art. 5 est ainsi conçu : « Les produits de la » route (chemin de fer) provenant des péages qui devront être annuellement » réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'em- » prunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la » nouvelle voie, » avait imposé au Gouvernement une obligation extrêmement difficile à remplir, par cela même qu'évidemment il y avait aussi devoir pour lui de prendre en considération les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

Toutefois, il est un point de vue de la question sous lequel ces obligations diverses imposées au Gouvernement et qui semblent opposées les unes aux autres, se confondent dans un seul et même intérêt, celui du rail-way national lui-même.

Ainsi que je l'ai dit, dans mon Rapport au Roi, du 22 mars 1842, ce serait méconnaître les intérêts de l'industrie, de l'agriculture et du commerce que d'établir un système d'exploitation, ruineux pour le trésor et qui, par cela même, aggraverait pour le contribuable la charge de l'impôt. Nous devons désirer vivement rattacher nos chemins de fer à ceux de l'Angleterre par une navigation régulière et quotidienne, et voir sillonner l'Allemagne et la France de chemins de fer reliés avec le nôtre. Nous devons donc chercher à ce que

l'établissement du rail-way national ne puisse pas être considéré comme une opération ruineuse pour le trésor, et nous devons faire en sorte que le revenu produit par les transports à l'intérieur soit assez élevé pour qu'il devienne possible d'accorder, lorsque nous serons reliés aux trois pays que je viens de nommer, des modérations de taxe qui puissent amener le développement de l'importation des matières premières nécessaires à certaines industries, de l'exportation des produits indigènes et du transit en général.

C'est par suite de ces considérations, que le second des arrêtés royaux du 22 mars fut promulgué. Il chargea la commission des tarifs d'examiner, tant dans son principe que dans ses applications, la question des modérations de taxe pour les produits indigènes destinés à l'exportation, pour les matières premières de certaines industries importées de l'étranger, ainsi que pour les produits exotiques transportés en transit.

Plusieurs réclamations m'étant parvenues contre le système de classement des marchandises, et le commerce ayant sollicité la concession immédiate de plusieurs des modérations de taxes prévues par les arrêtés royaux du 22 mars, je me vis dans la nécessité, pour faire droit à ces réclamations, d'abandonner tout de suite le système de classement du 10 avril et de décréter, par mon arrêté du 21 avril 1842, un système conforme à celui proposé par la commission, système que j'avais d'ailleurs adopté en principe.

Le 25 octobre ensuite, je crus devoir apporter encore quelques modifications aux tarifs du 22 mars pour les grosses marchandises.

Les diverses modifications apportées aux tarifs nos 7 et 8 se trouvent rapportées dans le quatrième rapport de la commission (V. l'annexe XLI).

Elles ont consisté :

1° A accorder une remise de 20 p. % sur les prix du transport :

A. Des produits indigènes destinés à l'exportation ;

B. Des produits étrangers passant en transit ;

C. Et de 12 espèces de matières premières exotiques entrant par importation dans le pays.

Mais avec la condition pour ces trois espèces de transport, que cette remise n'aurait lieu que par charge complète d'un waggon pour les marchandises des deux premières classes, et pour un chargement de 500 kilog. au moins, en marchandises de troisième classe.

2° A porter à 20 p. % la remise de 10 p. % accordée par l'arrêté royal pour charge complète d'un waggon au moins, sur les prix du tarif pour le transport des bières, bois de teinture, farines, poteries de grès, cuirs, peaux, écorces en sacs et tabacs en feuilles ;

3° A porter également la remise de 10 à 20 p. % pour le transport des houilles par convoi complet de 20 waggon, à une distance de 20 lieues et au-dessus, et d'élever jusqu'à 30 p. % cette remise lorsque la houille est destinée à l'exportation ;

4° A autoriser la location des waggon en fixant les prix de location sur le prix moyen des marchandises de 1^{re} et de 2^{me} classes pour un chargement complet de 4,500 kilog. ;

5° A substituer à la classification du 10 avril, qui du reste, nous le répétons, n'avait été suivie dans l'arrêté royal du 22 mars 1842, que par transition, la classification des marchandises de roulage en trois catégories, telle qu'elle avait été proposée par la commission en dénommant les marchandises de la 1^{re} et de la 3^{me} classe, payant respectivement 5 et 10 centimes par quintal métrique et par lieue, et en rangeant dans la 2^e classe, payant 7 centimes et demi, toutes les marchandises non comprises à la 1^{re} et à la 3^e classe;

6° A réduire indistinctement à 25 centimes par 100 kilog., pour les 3 classes de marchandises, les prix de la remise à domicile, pour toute expédition de 500 kilog. et au-dessus.

Le système du 22 mars eut pour but d'être favorable au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, tout en augmentant, d'une part, les recettes du trésor partout où cela pouvait avoir lieu, sans nuire aux véritables intérêts de ces trois grandes branches de la fortune publique, et en diminuant d'autre part les dépenses, en poussant à ce que les transports s'opèrent à charges plus complètes ainsi qu'à de plus grandes distances; car il est incontestable qu'il est de l'intérêt bien entendu du trésor de transporter les mêmes quantités de marchandises avec le plus petit nombre de convois et de waggons, ou, en d'autres termes, de marcher le plus possible par convois complets et avec charges complètes des voitures composant les convois. Pour parvenir à ces résultats il faudrait peut-être un tarif spécial et plus modéré pour les marchandises d'encombrement, telles que la houille, les fontes, etc., dont il serait formé des dépôts dans les stations ou aux environs, avec faculté pour l'administration de ne transporter ces marchandises d'encombrement qu'au fur et à mesure que le permettrait la composition des convois, mais toutefois dans un délai déterminé. C'est sous l'influence de ces idées que j'ai autorisé l'administration à permettre à quelques industriels de former des dépôts de houille dans quelques-unes des stations où il se trouve des terrains disponibles.

Cette concession a lieu moyennant une redevance proportionnée à la surface du terrain occupé.

Le système du 22 mars eut également pour but de rendre le camionnage facultatif, ce qui était d'ailleurs dans les vœux du commerce.

Le rapport de la commission (Annexe XLI) renseigne que la charge moyenne des waggons pendant les quatre premiers mois de l'année 1842, c'est-à-dire sous l'influence des tarifs antérieurs à ceux du 22 mars, a été de 2,804 kilog., tandis que, pendant les huit derniers mois, sous l'influence des tarifs du 22 mars, la charge moyenne a été de 3,625 kilog., c'est-à-dire d'un tiers en sus, et que par conséquent on a dépensé un tiers de moins pour opérer le transport de la même quantité de marchandises.

Ainsi que je l'ai dit, en terminant mon exposé des motifs au Roi, le système d'exploitation établi par les arrêtés royaux du 22 mars, quoique complet, ne devait être considéré que comme transitoire; il devait mettre le Gouvernement et la législature à même d'établir des tarifs, favorisant, au profit du trésor et du commerce, les transports par charges complètes et à grandes distances, condition qui sera indispensable au moment où toutes les sections décrétées seront livrées à l'exploitation, et où les ports d'Anvers, de Gand et d'Ostende

seront reliés au port de Cologne. La commission des tarifs, dans son dernier rapport, émet l'avis qu'il conviendrait de faire l'essai d'un système qui consisterait à diminuer le taux du tarif pour le transport de toute espèce de marchandises de roulage par charge complète d'un waggon à plus de 20 lieues.

Ces tarifs sont encore en vigueur aujourd'hui, avec les modifications qui y ont été apportées par les arrêtés des 21 avril et 25 octobre 1842, et du 14 avril 1843, ci-annexés sous les n^{os} XXIV, XXV et XXVI.

Celui des marchandises présente les résultats suivants :

		Recettes spéciales des grosses marchandises.	Recettes de toutes les marchandises.	Sommes payées pour camionage.	Recettes nettes.
1842.	Avril	130,597 66	175,255 16	8,873 48	166,381 68
	Mai	138,239 74	184,085 05	7,511 91	176,573 14
	Juin	145,112 18	191,242 93	6,599 42	184,643 51
	Juillet	132,436 62	195,598 43	6,949 30	188,649 13
	Août	147,565 05	222,904 14	7,352 37	215,551 77
	Septembre	141,831 06	219,105 46	7,660 54	211,444 92
	Octobre	160,269 39	234,608 93	8,704 12	225,904 80
	Novembre	165,070 73	222,472 29	9,317 05	213,155 24
	Décembre	161,295 25	215,750 37	9,780 24	205,970 13
	Sommes	1,322,417 68	1,861,022 76	72,748 44	1,788,274 22
	Moyenne par mois	146,935 30	206,780 30	8,083 16	198,697 14

Ce qui prouve mieux que tous les raisonnements que le camionage obligatoire était une charge onéreuse à la fois au trésor et au commerce, c'est qu'aussitôt qu'il a été rendu facultatif, le commerce n'en a plus fait usage que dans la proportion de 7-88 p. $\frac{1}{100}$, ainsi que le prouve le tableau ci-dessous :

MOIS.	QUANTITÉ totale de marchandises de roulage transpor- tées aux tarifs n ^{os} 7 et 8.	QUANTITÉ des marchandises trans- portées au tarif n ^o 8 avec remise à domi- cile.	QUANTITÉ transportée au tarif n ^o 7 et par locat ⁿ de wa- gons, sans remise à domicile.	Observations.
	Kilog.	Kilog.	Kilog.	
Avril	12,140,903	2,236,246	9,904,657	
Mai	13,919,645	2,188,994	11,730,651	
Juin	16,872,718	1,655,246	14,917,472	
Juillet	16,075,113	811,698	15,263,415	
Août	18,310,309	777,153	17,533,156	
Septembre	16,145,210	991,993	15,153,217	
Octobre	17,892,277	1,100,415	16,791,862	
Novembre	18,300,514	1,040,535	17,259,979	
Décembre	17,840,065	806,891	17,033,174	
	147,196,754	11,609,171	135,587,583	

Le tableau n° XXX indique les prix auxquels a été adjudgé le service du camionage dans les diverses stations, en vertu de l'adjudication publique du 7 avril 1841.

Le cahier des charges de cette adjudication n'imposait d'autre obligation aux entrepreneurs, que de fournir les moyens de transport pour la prise et la remise à domicile. La surveillance et la responsabilité des marchandises restaient à la charge de l'administration, qui devait, à cet effet, faire accompagner chaque voiture ou camion d'un facteur à sa solde. De plus elle était obligée, à l'expiration des entreprises, de reprendre le matériel des entrepreneurs au prix de l'estimation, faite de gré à gré ou à dire d'experts. Les contrats prenaient cours à dater du 1^{er} mai 1841 pour finir au 31 décembre 1842, sauf celui pour la station d'Ans, qui devait cesser au moment de l'établissement du service des plans inclinés. La reprise du matériel de camionage de la station d'Ans, devenu entièrement inutile dès qu'on arriva à Liège, a occasionné pour le trésor une charge notable qu'il a été impossible d'éviter. Pour les autres stations j'ai été assez heureux pour obtenir des entrepreneurs, par moyen de transaction, la résiliation des contrats de 1841 sans reprise du matériel, moyennant indemnité raisonnable et à la condition de contracter avec eux de nouveaux contrats pour le camionage et le factage.

Les prix de ces nouvelles entreprises sont compris au tableau n° XXXI, et le modèle des contrats, qui est d'ailleurs le même que celui déjà inséré dans le Compte-rendu de 1841, se trouve encore répété ici sous le n° XXXII.

On verra, par ce dernier document, que les entrepreneurs du camionage et du factage ont à remplir des obligations beaucoup plus étendues que ceux de 1841. Leur service ne se borne plus, comme par le passé, à la fourniture pure et simple des moyens de transport ; ils ont à prendre les marchandises dans la station et à les remettre au domicile du destinataire, et ils sont responsables et de la quantité et du bon état des marchandises qui leur sont remises à cet effet. Le personnel des facteurs est donc à la charge des entrepreneurs, bien que l'administration ait conservé le droit de destitution et d'agrération de ce personnel. L'administration s'est réservé le droit d'apporter aux conditions de ses tarifs tels changements qu'elle jugera nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor, et elle n'est plus tenue à reprendre le matériel du camionage à l'expiration des contrats.

Enfin, les contrats pouvant être résiliés de mois en mois, par chacune des parties, l'administration pourra, aussitôt qu'elle le jugera convenable, ordonner une adjudication publique de ce service. Je ne terminerai point cet exposé sans appeler l'attention des Chambres sur le document ci-annexé sous le n° XLI, qui est le dernier rapport de la commission instituée pour suivre l'expérience et faire l'examen des tarifs. On y trouvera décrit d'une manière extrêmement claire et précise, le détail des modifications apportées successivement aux tarifs et l'opinion de la commission sur chacun de ces tarifs.

Dépense du coak.

Le tableau n° XIX fait voir que la dépense totale pour le coak, en y comprenant la valeur du charbon, et les frais de main-d'œuvre et de surveillance, s'est élevée en 1842 à fr. 796,514-71, ce qui fait un peu plus de $\frac{1}{5}$ de la dépense totale d'exploitation de l'année.

Dans le dernier Compte-rendu il a été démontré qu'en 1840, la dépense pour le coak a formé le quart de la dépense totale, et qu'en 1841, la dépense du même chef ne s'est plus élevée qu'au $\frac{1}{5}$ de la dépense totale.

La part des dépenses d'exploitation afférente au combustible a donc subi, d'année en année, de notables réductions depuis 1840.

Ces réductions doivent être attribuées à deux causes essentielles : d'une part la diminution du prix du charbon et la meilleure qualité de celui-ci, obtenue par une surveillance de plus en plus active, et d'autre part, l'économie apportée dans la consommation par suite de la disposition en vertu de laquelle des primes sont accordées aux machinistes à raison des économies qu'ils parviennent à réaliser dans la consommation.

L'on comprendra facilement quelle influence a dû exercer la première de ces causes, quand on saura que le prix de revient de 1,000 kilog. de coak qui avait été en 1840 de fr. 36-60, était déjà réduit pour 1841, à fr. 29-03, et que, pour 1842, malgré une légère augmentation dans le prix du charbon, par comparaison à 1841, on a obtenu une nouvelle réduction qui a fait descendre le prix du coak à fr. 27-60.

Ces baisses successives du prix de revient du coak sont dues à la bonne organisation du service des réceptions de charbons et de la fabrication du coak (le règlement relatif à ces services se trouve aux annexes n° XXII), et, ainsi que nous venons de le dire, aux réductions obtenues dans le prix du charbon.

Le prix moyen d'un hectolitre de charbon, pesant 87 kilog., avait été, en 1840, de fr. 1-78, et, en 1841, de fr. 1-40 ; en 1842, ce prix a été de fr. 1-46.

De nouvelles diminutions de prix pourront être obtenues, lorsque des fours à coak seront établis au centre des charbonnages du levant et du couchant de Mons.

La deuxième cause essentielle des réductions dans les dépenses du coak est, avons-nous dit, l'économie apportée dans la consommation du combustible.

Les tableaux annexe n° XX, font voir que pendant les sept derniers mois de 1842, la quantité de coak consommée par lieue de 5 kilom., a été de 80^k,10 ; que pendant les mois correspondants des années 1840 et 1841, on avait consommé par lieue, 95^k,74, et qu'ainsi il y a eu réduction de ce chef, de plus de 16 p. % en 1842.

Ces résultats avantageux ont été obtenus par la mise en vigueur, à dater du 16 mai 1842, du règlement provisoire, accordant des primes aux machinistes à raison des économies réalisées ; ce règlement a été approuvé définitivement le 1^{er} janvier 1843 ; il est rapporté en entier à l'annexe n° XXIII.

Nous donnons ici, à titre de renseignement, l'indication des quantités *maxima* de coak qui ont été allouées successivement en exécution dudit règlement :

QUANTITÉS ALLOUÉES

POUR	PAR LIEUE PARCOURUE PAR UNE MACHINE (1)		PAR HEURE de STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE d'une LOCOMOTIVE.	POUR chaque heure pen- dant laquelle une locomotive de ré- serve est allumée dans les stations.
	DE 11 A 13 POUCHES.	DE 14 POUCHES.			
1842.	Hect.	Hect.	Hect.	Hect.	Hect.
3 ^e trimestre	1 $\frac{1}{2}$	2	1	8	"
4 ^e trimestre	1 $\frac{2}{3}$	2	$\frac{3}{4}$	8	"
1843.					
1 ^{er} trimestre	1 $\frac{1}{3}$	2 $\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	$\frac{1}{2}$
2 ^e trimestre	1 $\frac{2}{3}$	2 $\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	$\frac{1}{2}$

Les améliorations introduites dans la construction des locomotives, l'expérience et l'habileté des machinistes feront, sans doute, diminuer encore la consommation du combustible.

Ce qui vient d'être dit relativement au combustible, prouve que l'administration reconnaît toute l'importance de cet objet et qu'elle ne néglige aucun moyen d'introduire des améliorations dans cette partie du service.

Il ne sera pas hors de propos, à cette occasion, de détruire une erreur qui a pris sa source dans certaines publications étrangères et qui a donné lieu récemment à des discussions au sein des Chambres législatives.

On a eu l'idée d'établir une comparaison entre les quantités de coak consommées sur différents chemins de fer, parmi lesquels figurent ceux de Belgique, et on a évalué cette consommation par rapport au nombre de kilomètres parcourus par les convois, sans tenir compte de l'importance de ces convois, c'est-à-dire, sans avoir égard aux charges trainées ou remorquées par les convois sur les chemins de fer, entre lesquels on établissait la comparaison. On n'a tenu aussi aucun compte du plus ou moins de difficultés que présentent les différents chemins de fer comparés, à raison des pentes et des rampes de leur tracé. On concevra sans peine combien doivent être faux des résultats obtenus de cette manière, quand on saura qu'indépendamment des rampes plus ou moins fortes et de l'absence ou de la présence de plans inclinés, les convois sur tel chemin de fer ont une importance triple de celle des convois de tel autre chemin, ou qu'ils se composent d'un nombre triple de voitures; l'élément principal d'une semblable opération, le poids ou l'importance des

(1) Ces quantités ont été réduites de 25 p. % à partir du mois de septembre 1842 pour les machines à expansion et à partir du mois d'avril 1843 pour celles à échappement variable, recouvertes en feutre. — Les quantités indiquées dans ce tableau sont exprimées en hectolitres pesant 35 kilog.

convois, a donc été négligé et la comparaison ne peut plus, dès lors, avoir aucune signification. Une semblable comparaison ne serait vraie que pour des chemins de fer, à difficultés égales d'exploitation et sur lesquels les convois seraient toujours formés d'une manière identique.

Pour rétablir les opinions sur ce point, nous avons formé le tableau ci-après, qui indique, pour quelques rail-ways, la quantité moyenne de coak consommée par voiture remorquée à une lieue de 5 kilom.

	CONSUMMATION de coak par lieue de 5 kil. parcourue par les convois.	NOMBRE MOYEN de voitures de chaque convoi en comptant pour 5 voitures la locomotive et son tender.	CONSUMMATION moyenne de coak p ^r voitures et par lieue.	Observations.
	Kilog.		Kilog.	
Chemin de fer de Belgique. . .	80.10	16 $\frac{1}{10}$	4.91	On suppose que les voitures sont d'un chargem ^t et d'un poids égal sur les chemins de fer ci-contre.
Chemin de fer de Paris à St-Germain et à Versailles (rive droite)	59.64	12	4.97	Le chemin de fer de la rive gauche présente plus de difficultés d'exploitation que celui de la rive droite.
Chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche)	63.92	9	7.10	

(Les renseignements relatifs au chemin de fer de Paris à St-Germain et à Versailles, sont extraits de documents officiels fournis par les compagnies.)

Ce tableau prouve qu'il est indispensable de ne pas se prononcer sans prendre en considération toutes les données du problème, lorsqu'il s'agit d'établir des comparaisons de cette espèce.

Le nombre moyen de voitures dont se composent les convois sur les chemins de fer de Belgique, résulte du tableau annexe n° XXI.

Les tableaux n° VI, VII, VIII, IX, X¹ à X³, XI, XII, XIII, XIV, et XV¹ à XV¹², présentent sur le mouvement et la recette des transports tous les renseignements désirables.

Les annexes XVI et XVII présentent le relevé des dépenses d'exploitation et d'entretien en 1841 et en 1842.

Nous avons vu qu'il a été exploité, pendant l'année entière de 1842, 79 $\frac{1}{2}$ lieues de chemin de fer.

Les dépenses d'exploitation s'étant élevées pendant la même année à fr. 4,700,327-08, la dépense par lieue exploitée a été de fr. 59,347-56. Les recettes générales s'étant élevées à fr. 7,461,553-10, la recette par lieue exploitée a été de fr. 94,211-53; l'excédant de la recette sur la dépense par lieue exploitée a donc été de fr. 34,863-97. La dépense d'exploitation par lieue exploitée a été en 1841 de fr. 64,263-12, et la recette de fr. 91,501-60: donc

excédant de la recette sur la dépense de fr. 27,638-48. En comparant cet excédant avec celui de 1842, on trouve en faveur de ce dernier exercice une différence de fr. 7,225-49 par lieue exploitée.

Le nombre de lieues de 5 kilom. parcourues par les locomotives, a été en 1841 de 289,726 et en 1842 de 317,818.

Les dépenses totales d'exploitation et d'entretien ayant été en 1841 de fr. 4,353,826-32 et en 1842 de 4,700,327-08, il en résulte que la dépense par lieue parcourue a été en 1841 de fr. 15-03 et en 1842 de fr. 14-78.

Accidents.

Nos chemins de fer ont encore eu peu d'accidents à enregistrer pendant l'année 1842; le tableau annexe XXIX en présente le détail; ils peuvent se résumer comme suit :

	Accidents ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		Accidents ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.
Voyageurs	»	»	1	2
Personnes atteintes par les convois en circulant sur la route.	2	»	»	»
Ouvriers de l'administration	3	1	1	3
Suicides	1 (1)	»	»	»

Voici un tableau les résumant pour les années 1840 et 1841 ensemble :

	Accidents ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		Accidents ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.
Voyageurs	2	1	4	6
Personnes atteintes par les convois en circulant sur la route.	2	»	1	»
Ouvriers de l'administration	9	2	7	9
Suicides	3	»	»	»

(1) Cet individu s'est suicidé en se plaçant sur les rails au passage d'un convoi.

Service des locomotives.

L'annexe n° XXVIII est l'état général du service des locomotives, depuis le 1^{er} mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842, et indique le nombre de lieues parcourues par chacune d'elles, depuis son entrée en service jusqu'à cette dernière époque.

Contrôle du timbre.

Vous trouverez, Messieurs, sous le n° XXXVI des annexes, le règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés, approuvé le 8 février 1843 ; ce règlement est destiné à prévenir les abus qui auraient pu se glisser dans cette partie du service.

Transport sur les routes ordinaires et sur les canaux.

Le n° XXXIII des annexes est un tableau dressé d'après les renseignements fournis par les chambres de commerce et indiquant les prix de transport des marchandises par les routes ordinaires et par les canaux.

Le n° XXXIV indique les prix auxquels le Département de la Guerre a adjugé, depuis l'année 1832 jusqu'à 1842, le service des transports militaires, par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement aux entrepreneurs.

Longueur des diverses sections du chemin de fer.

Le tableau n° XLIII indique, en mètres, la longueur des différentes sections du chemin de fer.

La première des cartes qui terminent le présent compte-rendu indique, en kilomètres, la distance entre les différentes villes, par le chemin de fer et les routes ordinaires.

Ces quatre derniers documents, donnés à titre de renseignement, peuvent servir à apprécier les prix des tarifs actuellement en vigueur, qui ont été établis approximativement sur la moyenne de la distance d'une ville à l'autre par le rail-way et les routes ordinaires.

Moyens de transport en correspondance avec le chemin de fer.

Enfin, l'annexe n° XXXIX est un ordre de service arrêtant les conditions auxquelles les voitures de place sont provisoirement admises dans les stations, en attendant que le vote du projet de loi rapporté à l'annexe n° XXXV permette au Gouvernement de régler, sous les peines déterminées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des transports par terre et par eau en correspondance avec le chemin de fer.

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Le montant total des recettes du chemin de fer, pendant l'année 1842, est de fr. 7,461,553-10 et dépasse de fr. 1,235,219-44, c'est-à-dire d'à peu près 20 p. %, celles de 1841, qui ne se sont élevées qu'à fr. 6,226,333-66.

Le nombre de lieues exploitées, terme moyen, pendant l'année entière en 1841, ayant été de 67 $\frac{3}{4}$, ne se trouve dépassé que de 16 $\frac{1}{2}$ p. % par le nombre de 79 $\frac{1}{2}$ lieues exploitées en 1842 (1).

Voici comment les recettes de ces deux années se répartissent d'après les différentes branches de revenu :

	RECETTES DE 1842.	RECETTES DE 1841.	AUGMENTATION EN 1842.	
			Pour cent.	Sommes.
Voyageurs	4,684,318 54	4,118,754 78	13 37	570,563 76
Bagages	297,889 41	127,249 49	184 09	170,640 01
Marchandises	2,178,137 80	1,782,104 93	22 05	396,032 87
Voitures, chevaux et bétail	231,122 85	173,679 30	33 07	57,443 55
Finances et valeurs	28,607 00	25,113 97	13 90	3,493 03
Produits divers et extraordinaires. . .	44,482 70	4,431 28	903 83	40,051 42
TOTAUX	7,461,553 10	6,226,333 66		"
Augmentation totale en 1842	"	"		1,235,219 44

A part les produits extraordinaires qui sont nécessairement très variables d'une année à l'autre, l'augmentation de recettes la plus forte est celle des

(1) On peut même dire qu'il ne se trouve dépassé que de 15.76 p. %, car des 79 $\frac{1}{2}$ lieues exploitées, terme moyen, pendant l'année entière en 1842, il y a eu 5 kilomètres de voie de raccordement exploités pendant 12 mois, tandis qu'en 1841, ils n'ont été exploités que pendant 3 mois.

En 1841, il n'y a eu que 46 kilom. nouvellement exploitées, et en 1842 il y en a eu 60, se composant pour la plupart des sections beaucoup moins productives que les anciennes.

bagages ; cette augmentation est de 134 p. % de la recette de 1841 ; pour les marchandises l'augmentation est de 22 p. % et pour les voyageurs de près de 14 p. %.

Le nombre total des voyageurs qui ont fréquenté le chemin de fer en 1842, est de 2,724,104 ; il avait été de 2,639,744 en 1841 ; l'augmentation pour 1842 est donc de 84,360 voyageurs ou d'un peu plus de 3 p. %.

En 1842, 2,724,104 voyageurs ont produit la somme de fr. 4,684,313-54 ; cela fait en moyenne, par voyageur, fr. 1-72. En 1841, 2,639,744 voyageurs avaient produit fr. 4,113,754-78 ; cela faisait par voyageur, terme moyen, fr. 1-56. Ainsi chaque voyageur a produit, en 1842, 16 centimes soit 10 p. % de plus qu'en 1841.

Depuis la publication du Compte-rendu de l'année dernière, de nouvelles dépenses d'exploitation ont dû être imputées sur le budget de l'exercice 1841. Le tableau n° XVI fait voir que les dépenses totales imputées sur le budget de l'année 1841, s'élèvent à la somme de fr. 4,537,826-32.

Mais il a été constaté qu'une somme de fr. 184,000, imputée sur le budget de 1841, avait servi à solder des dépenses d'exploitation de l'année 1840. Pour rétablir les choses dans leur véritable état, il importe donc de défalquer cette dépense qui incombe à l'exercice 1840 et la dépense totale d'exploitation et d'entretien pour 1841 se trouve ainsi réduite à fr. 4,353,826 32

Les recettes totales du même exercice ont été de 6,226,333 66

Donc l'excédant total en recette est de 1,872,507 34

Le nombre de lieues exploitées, terme moyen, en 1841, a été de 67 $\frac{3}{4}$ lieues, et par conséquent l'excédant de recette a été, par lieue exploitée, de fr. 27,638-48, ce qui revient à 2 $\frac{76}{100}$ p. % du capital engagé dans les sections en exploitation en 1841.

Cet excédant n'est plus que de 2 $\frac{9}{100}$ p. %, si on le calcule sur la somme de fr. 1,326,646-24 que coûtera une lieue moyenne de chemin de fer, lorsque tous les fonds mis à la disposition du Gouvernement seront épuisés.

Nous avons vu que les recettes totales de l'année 1842 se sont élevées à fr. 7,461,553-10 ; mais il faut déduire de cette somme celle de fr. 2,778-81, qui a été payée à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections franco-belges de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à St-Saulve. Les recettes réelles de 1842 se trouvent ainsi

réduites à fr. 7,458,774 29

Les dépenses totales d'exploitation de 1842 sont de 4,700,327 08

Ainsi, l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation en 1842 est de fr. 2,758,447 21 ;

79 $\frac{7}{100}$ lieues ayant été exploitées en moyenne pendant l'année entière, l'excédant de la recette sur la dépense est de fr. 34,828-80 par lieue exploitée, ce qui donne 3 $\frac{20}{100}$ p. % du capital engagé dans les sections exploitées en 1842.

Cet excédant n'est plus que de 2 $\frac{63}{100}$ p. %, si on le calcule sur la somme qui

aura été dépensée par lieue de chemin de fer, lorsque les fonds votés par la législature auront été entièrement absorbés.

Les résultats que nous venons de constater ne comprennent, pour les produits du chemin de fer, que ceux de ces produits qui sont perçus par les agents du service de l'exploitation et versés par eux dans les caisses du trésor public.

Si l'on veut apprécier exactement les résultats de l'exploitation, il faut ici tenir compte, en outre, des produits dépendant du chemin de fer, rentrés dans les caisses du trésor par d'autres voies, ainsi que des services effectués gratuitement par le chemin de fer, pour différentes administrations publiques.

L'administration du domaine a encaissé, pendant l'année 1842, une somme de fr. 42,982-20 du chef de ventes et locations dépendantes du chemin de fer, savoir :

1 ^o Produit des ventes d'objets du chemin de fer, hors d'usage,	fr. 17,189 81
2 ^o Produit des ventes d'objets perdus et non réclamés	2,220 48
3 ^o Produit de la location des herbages et des terrains non utilisés.	23,571 91
Ensemble	fr. 42,982 20

Le chemin de fer a transporté gratuitement en 1842, pour le service de la poste aux lettres, non-seulement des dépêches dans toutes les directions, mais aussi les voitures du service ambulant de la poste entre Courtray et Gand et entre Bruxelles et Quiévrain.

Le transport des dépêches postales pendant toute l'année eût rapporté, au prix du tarif, une somme d'environ fr. 118,000; le transport des voitures du service ambulant eût rapporté, en 1842, au prix du tarif des voitures, réduits de moitié, c'est-à-dire à raison de fr. 1-50 par lieue, une somme de fr. 16,515.

Enfin, il a été effectué pour le service de la construction des chemins de fer pendant la même année, des transports pour une somme de fr. 16,766-09.

On peut donc dire que, outre la somme produite directement du chef des transports et qui s'élève pour 1842 à fr. 7,458,774 29

Le chemin de fer a produit pour le trésor public, les revenus ci-après :

1 ^o Ventes et locations	42,982 20
2 ^o Transports effectués gra- { Dépêches postales. 118,000 }	134,515 00
tuitem ^t pour la poste aux lettres. { Voitur ^s ambulantes 16,515 }	
3 ^o Transports pour le service de la construction	16,766 09
Ensemble	fr. 7,653,037 58

Ainsi, pour l'année 1842, l'excédant réel des produits du chemin de fer sur les dépenses d'exploitation a été, d'après ce qui précède, de fr. 2,952,710-50 et par lieue exploitée, de 37,281-70. Ce qui représente 3.72 p. % du capital, en l'évaluant d'après la somme dépensée par lieue exploitée en 1841, 3.42 p. % du capital engagé, en l'évaluant d'après les sommes réellement dépensées au 31 décembre 1842 et 2.81 p. % du capital de fr. 1,326,646-24,

qui se trouvera avoir été dépensé par lieue, lorsque toutes les sommes accordées pour la construction et les frais d'établissement auront été dépensées.

Si l'on recherche de quelle manière se sont réparties les dépenses d'exploitation et d'entretien, des années 1841 et 1842, on voit que ces dépenses se subdivisent comme suit :

Pour 1841.	{	Entretien du rail-way et des stations. . . fr.	761,581 15
		Locomotion et entretien du matériel	2,367,064 71
		Transports (direction, inspection, convois, etc.)	1,225,180 46
		Ensemble fr.	4,353,826 32
Pour 1842.	{	Entretien du rail-way et des stations . . . fr.	913,083 70
		Locomotion et entretien du matériel	2,351,708 11
		Transports (direction, inspection, convois, etc.)	1,435,533 27
		Ensemble fr.	4,700,327 08

Les dépenses d'exploitation et d'entretien du rail-way et du matériel se sont donc réparties, en 1841 et 1842, de la manière suivante, par lieue de 5 kilom. exploitée :

	DEPENSE PAR LIEUE DE CHEMIN DE FER EXPLOITÉE			
	EN 1841.		EN 1842.	
	Fr.	c.	Fr.	c.
Entretien du rail-way et des stations	11,241	05	11,888	04
Locomotion et entretien du matériel.	34,938	22	29,768	46
Transports (direction, inspection, convois, etc.)	18,083	85	18,171	31
Ensemble	64,263	12	59,827	81

En résumé, Messieurs, les diverses années d'exploitation ont présenté les résultats consignés dans le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES en exploitation au 31 décembre.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT au 31 décembre pour les lignes exploitées.		NOMBRE DE LIGNES de 5 kilomètres exploitées en moyenne pendant l'année entière.	CAPITAL d'établissement revenu utile par l'exploitation rapporté à une année entière. — TOTAL.	RECETTES GÉNÉRALES de l'exploitation.		DÉPENSES GÉNÉRALES de l'exploitation.		EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION.			
		TOTALS.	PAR KILOMÈTRE.			TOTALS.	PAR LIGNE EXPLOITÉE.	TOTALS.	PAR LIGNE EXPLOITÉE.	TOTAL.	PAR LIGNE EXPLOITÉE.	Tantième p. % du capital d'établissement utilisé.	Tantième p. % de la dépense dé- duite qui sera payée par l'État par ligne, lors- que tous les cré- dits alloués se- ront dépensés.
1835	20 (a)	1,929,767 55	96,488 38	2 $\frac{1}{2}$	1,286,511 73	268,997 50	100,874 06	168,772 73	63,289 77	100,224 77	37,584 29	7 $\frac{7}{100}$ p. %.	2 $\frac{31}{100}$ p. %.
1836	44 (b)	5,815,416 34	132,168 55	7 $\frac{1}{2}$	4,758,067 80	825,132 85	114,601 78	431,135 67	59,879 95	393,997 18	54,721 83	8 $\frac{2}{100}$ p. %.	4 $\frac{12}{100}$ p. %.
1837	143	18,253,149 31	127,644 40	18	11,567,135 52	1,416,982 94	78,721 27	1,189,863 34	66,103 52	227,119 60	12,617 75	1 $\frac{36}{100}$ p. %.	0 $\frac{95}{100}$ p. %.
1838	256	35,587,228 51	139,012 61	40 $\frac{1}{2}$	28,126,885 03	3,097,833 40	76,489 71	2,748,649 39	67,867 88	349,184 01	8,621 83	1 $\frac{21}{100}$ p. %.	0 $\frac{45}{100}$ p. %.
1839	309	49,740,247 90	160,971 67	54 $\frac{1}{2}$	43,703,810 04	4,249,825 04	78,222 43	3,078,978 65	56,671 79	1,170,846 39	21,550 64	2 $\frac{45}{100}$ p. %.	1 $\frac{65}{100}$ p. %.
1840	332	62,144,588 83	187,182 48	64 $\frac{1}{2}$	60,397,547 33	5,335,167 05	82,715 76	3,254,511 23	50,457 53	2,080,655 82	32,258 23	3 $\frac{44}{100}$ p. %.	2 $\frac{43}{100}$ p. %.
1841	378	75,594,248 06	199,984 78	67 $\frac{1}{2}$	67,794,840 42	6,226,333 66	91,901 60	4,353,826 32	64,263 12	1,872,507 34	27,638 48	2 $\frac{76}{100}$ p. %.	2 $\frac{6}{100}$ p. %.
1842	438	95,530,576 63	218,106 34	79 $\frac{1}{2}$	86,870,110 64	7,461,553 10	94,211 53	4,700,327 08	59,347 56	2,761,226 02	34,863 97	3 $\frac{21}{100}$ p. %.	2 $\frac{43}{100}$ p. %.

(a) Exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Malines.

(b) Exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Anvers.

Certes, les résultats de 1842 ne réalisent pas encore les vœux de la législature de 1834, qui a décrété l'exécution des chemins de fer de l'État ; mais il faut considérer que, pendant cette année, on a mis en exploitation, à partir du 1^{er} mai, les plans inclinés de Liège, dont le coût de construction et d'établissement est considérable, et dont l'exploitation exige aussi des dépenses de toutes espèces plus élevées que celles des autres sections ; il faut tenir compte de ce que les lieues de chemin de fer nouvellement mises en exploitation pendant l'année peuvent être comptées en général au nombre des moins productives. On ne peut méconnaître que ce n'est qu'au bout d'un certain nombre d'années d'exploitation, que des voies nouvelles de communication, même les plus utiles et les plus productives, donnent tous les produits dont elles sont susceptibles. Il faut tenir compte aussi de ce que les sections qui n'ont point encore été mises en exploitation, sont celles dont on attend le plus de transports en même temps qu'une forte réaction favorable sur celles actuellement exploitées ; il faut encore ne pas perdre de vue les produits indirects que nos chemins de fer apportent déjà et ne tarderont pas à apporter dans une plus forte proportion aux diverses autres branches de revenu public ; il faut enfin prendre en considération les bienfaits qui en rejailliront sur l'agriculture, l'industrie et le commerce. Les avantages que le chemin de fer assure à ces trois grandes sources de la prospérité publique par la facilité, la célérité et le bas prix du transport des hommes et des choses, sont immenses.

On peut déjà juger en partie de la vérité de ce que nous venons de dire par le tableau ci-annexé n° XL, où l'on voit que le nombre de maisons, usines et bâtiments particuliers, construits depuis la mise en exploitation des diverses sections et à leurs abords, se trouve déjà être de 1,055, ayant ensemble 10,612 mètres 34 centimètres de façade, et dont la valeur, en ne prenant que fr. 10,000 par bâtiment, peut être évaluée à fr. 10,000,000.

Les calculs auxquels nous venons de nous livrer diffèrent à plusieurs égards de ceux qui ont été présentés les années précédentes ; nous avons cru que, touchant au moment où le réseau complet de nos chemins de fer sera achevé, et pouvant par conséquent mieux connaître tous les éléments de calcul et d'appréciation, nous devons donner un tableau exact et complet des résultats obtenus successivement par l'exploitation pendant les années qui viennent de s'écouler, et cela afin que l'opinion publique ne s'égare point à l'égard de ces résultats et que l'on pût les comparer et les rapprocher de ceux qui seront obtenus, lorsque toutes les lignes seront achevées et livrées à l'exploitation.

Ces calculs font voir, du reste, que l'on ne pourra apprécier avec fruit les résultats de l'exploitation de nos chemins de fer que lorsque toutes les lignes, les stations et le matériel seront entièrement achevés et qu'il ne restera plus aucune dépense à effectuer de ces divers chefs ; en effet, l'accroissement successif d'année en année de la dépense d'établissement par kilomètre de chemin, démontre que l'exploitation avait lieu sur des routes et avec des stations inachevées et un matériel incomplet ; les résultats de cette exploitation ne sont donc qu'imparfaits, et ils doivent différer essentiellement de ceux que l'on eût obtenus sur des chemins et avec un matériel achevés et complets.

Mettant de côté l'économie de temps que présente le chemin de fer, compa-

rativement aux anciennes voies de communication, économie qui est au moins de 50 p. %, nous ferons remarquer que, pour le transport des personnes et des choses, le chemin de fer présente une économie d'argent très considérable ; en effet, le prix moyen du transport des personnes était, par les routes ordinaires, de 50 centimes au moins par personne et par lieue ; par le chemin de fer, ce prix est réduit à moins de 30 centimes.

On peut juger de l'économie que présente le chemin de fer pour le transport des marchandises par l'annexe n° XXXIII, qui indique les prix de transport des marchandises par les routes ordinaires et par les canaux ; en comparant ces différents prix avec ceux des tarifs du chemin de fer, on sera à même d'apprécier toute l'économie que donne cette dernière voie pour le transport des marchandises.

Cependant les routes ordinaires ont nécessité pour leur établissement des dépenses énormes, et jamais, à raison de leur grande utilité, l'on n'a exigé que ces routes couvrirent l'intérêt de ces dépenses ; bien loin de là, les routes du pays ne rapportent annuellement au trésor public que le produit des barrières ; sur ces produits l'on prélève les dépenses d'entretien, et le surplus est affecté chaque année à la construction de routes neuves.

Toutefois, Messieurs, je n'ai cru devoir présenter ces considérations, que pour faire voir que le législateur a exigé plus du chemin de fer que des routes ordinaires. J'ai la conviction que l'expérience nous conduira à de nouvelles économies sur les dépenses, en même temps que l'avenir nous apportera des recettes plus considérables, et qu'ainsi le chemin de fer contribuera de plus en plus à la prospérité du pays, sans être une charge onéreuse pour le trésor.

Bruxelles, le 12 avril 1843.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.



1

N° II.

Récapitulation générale (au 1^{er} janvier 1843) des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétées par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LOIS PAR LESQUELLES LES CRÉDITS ONT ÉTÉ ACCORDÉS.	FONDS VOTÉS.	CAPITAUX DES EMPRUNTS.		RENTE ANNUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISSEMENT.	EMPRUNTS				
		EFFECTIFS.	NOMINAUX.			REMBOURSEMENT.	ROUTES.	CHEMINS DE FER		
								DETTE flottante et dette consolidée. — CAPITAUX EFFECTIFS.	DETTE CONSOLIDÉE CAPITAL EFFECTIF.	CAPITAL NOMINAL
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1 ^{er} MAI 1834 (Bons du trésor.)	10,000,000	"	"	"	"	"	"	10,000,000 00	24,524,163 74	25,864,163 74
18 JUIN 1836 (Emprunt 4 p. 100.)	30,000,000	27,364,163 74	30,000,000 00	1,200,000 00	300,000 00	10,000,000 00	330,000 00	14,524,163 74		
12 NOVEMBRE 1837 (Bons du trésor.)	10,000,000	"	"	"	"	"	933,551 43	9,066,449 57	22,267,256 39	45,857,413 13
25 MAI 1838 (Emprunt 3 p. 100.)	37,000,000	35,778,033 70	50,850,800 00	1,525,524 00	506,506 00	10,000,000 00	2,577,225 88	23,200,807 82		
28 DÉCEMBRE 1839 (Bons du trésor.)	12,000,000	"	"	"	"	"	968,737 15	11,031,262 85	69,140,030 83	73,203,107 92
21 JUIN 1840 (Bons du trésor.)	5,000,000	"	"	"	"	"	510,122 61	4,489,877 39		
						12,000,000 00	"	"		
26 JUIN 1840 (Emprunt 5 p. 100.)	82,000,000	82,000,000 00	86,940,000 00	4,347,000 00	869,400 00	5,038,533 69	2,104,526 94	53,618,890 59		
						5,000,000 00	"	"		
29 SEPTEMBRE 1842 (Emprunt 5 p. 100.)	29,250,000	29,250,000 00	28,621,718 38	1,431,065 82	286,217 18	"	"	"		
		174,392,197 44	196,412,518 38	8,503,609 92	1,964,125 18	42,038,533 69	7,444,164 01	125,931,450 96	125,931,450 96	146,069,107 92

RESTANT DISPONIBLE.

					RESTANT DISPONIBLE.						
R.					POUR LES CHEMINS DE FER.						
ENTE SUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISSEMENT.	REPRISE DE LA SAMBRE.	CHEMIN DE FER RHÉNAN.	TOTAL DE L'EMPLOI.	POUR LES ROUTES.	DETTE CONSOLIDÉE.		RENTE ANNUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISSEMENT.	PARACHÈVE DE L'ENTRÉE D'ANVERS.	CANALISAT- DE LA CAMPINE.
						CAPITAL EFFECTIF.	CAPITAL NOMINAL.				
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.
75,457 55	268,884 39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2,490,000 00	"	27,384,163 74	"	"	"	"	"	"	"
75,723 16	458,574 39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
				35,778,033 70	"	"	"	"	"	"	"
16,264 80	733,052 96	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			3,349,000 00	81,111,551 22	555,835 99	332,612 79	352,650 68	17,632 53	3,526 51	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	2,000,000 00	24,000,000 00	23,484,486 87	1,174,224 34	234,844 67	1,500,000	1,750,000
104,445 51	1,460,491 74	2,490,000 00	3,349,000 00	144,253,748 68	2,555,835 99	24,332,612 79	23,837,137 55	1,191,856 87	238,371 38	1,500,000	1,750,000
174,392,197 44											

N° III.

*Situation des fonds alloués pour la construction et l'établissement des chemins
de fer décrétés, au 1^{er} février 1843.*

CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

18 juin	1836, emprunt 4 p. %	24,824,163 74
25 mai	1838, id. 3 p. %	32,267,256 39
26 juin	1840, id. 5 p. %	69,472,643 62
29 septembre 1842,	id. 5 p. %	24,000,000 00
		150,264,063 75

A ajouter :

1° Pour frais d'entretien et d'exploitation pendant les années
1835 et 1836.

2° Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen
de retenues opérées sur des paiements imputés sur le
budget

3° Sommes versées à la caisse du caissier-général de l'État et
provenant des bénéfices effectués sur les houillères de
Wandre, cédés au Gouvernement par la société Cockerill,
à titre de remboursement des avances faites à l'établissement
de Seraing.

Total de l'emploi au 1^{er} février 1843

EMPLOI AU 1^{er} FÉVRIER 1843.

OBJETS.	SOMMES DÉPENSÉES.	SOMMES ENGAGÉES.	SOMMES DISPONIBLES.	
Lignes, stations, dépenses et outillages . . .	107,134,182 25	5,592,638 25	Lignes . . .	10,462,259 79
Personnel, frais de bureau, études de projets, mobilier, instruments, secours, etc.	3,378,545 09	605,000 00	Bâtiments et clôtures des stations . .	3,350,000 00
Matériel des transports.	15,154,885 07	933,751 35	Matériel . .	3,000,000 00
	125,667,612 41	7,131,389 60		
	132,799,002 01			
.	599,908 40			
.	40,769 14			
.	12,124 41			
.	123,451,803 96			16,812,259 79
	150,264,063 75			

N° IV.

État indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1843.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	CONTENANCE DES TERRAINS VENDUS OU RÉTROCÉDÉS.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION.	Observations.
	Hect. ares. cent.	Fr. c.	
Anvers	» 95 52	4,380 49	
Brabant	51 94 76	150,210 60	
Flandre occidentale.	» 71 01	2,901 32	
Flandre orientale	42 90 94	171,613 08	
Hainaut.	»	»	
Liège.	8 45 64	26,625 94	
Limbourg.	4 17 5	7,827 65	
Luxembourg	»	»	
Namur	»	»	
Total.	109 14 92	363,559 08	

N° V.

État indiquant, par exercice, le nombre moyen de lieues de rail-way exploitées et le nombre de lieues parcourues depuis 1835 jusqu'en 1842 inclusivement.

EXERCICES.	NOMBRE MOYEN DE LIEUES de RAIL-WAY EXPLOITÉES.	NOMBRE TOTAL DE LIEUES PARCOURUES par LES CONVOIS	SECTIONS NOUVELLEMENT EXPLOITÉES pendant L'ANNÉE 1842.	NOMBRE DE KILOMÈTRES.	DATES DE LA MISE EN EXPLOITATION.
1835 (à partir du 5 mai).	4	10,074	Ans à Liège.....	6 kilom.	1 ^{er} mai.
1836.....	7 $\frac{2}{10}$	29,561	Mons à Quiévrain.....	19 "	7 août.
1837.....	18	61,594	Courtray à Tournay.....	31 "	24 octobre.
1838.....	40 $\frac{1}{2}$	129,755	Mouscron à la frontière..	3 "	6 novembre.
1839.....	54 $\frac{1}{5}$	174,261	Quiévrain à la frontière..	1 "	14 novembre.
1840.....	64 $\frac{1}{2}$	236,221			
1841.....	67 $\frac{1}{2}$	289,726	Total	60 kilom.	
1842.....	79 $\frac{2}{10}$	317,818			

N° VII.

Tableau comparatif, par exercice et par bureau, du montant total des recettes de toute nature, effectuées depuis le 5 mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842.

DÉSIGNATION DES STATIONS.		DATE D'OUVERTURE.	1835. (8 mois.)	1836.	1837.
NORD.	BRUXELLES (Nord).....	5 mai 1835.	136,004 95	367,030 00	473,402 85
	Vilvorde.....	—	—	4,482 95	39,376 97
	Sempst.....	—	—	—	—
	MALINES.....	7 mai 1836.	132,992 55	174,373 00	248,586 33
	Duffel.....	—	—	—	2,092 60
OUEST.	Contich.....	—	—	—	—
	Vieux-Dieu.....	—	—	—	—
	ANVERS.....	—	—	279,246 90	373,557 31
	Cappelle.....	2 janvier 1837.	—	—	1,202 05
	Malderen.....	—	—	—	—
EST.	TERMONDE.....	15 septembre 1837.	—	—	94,301 10
	Audeghem.....	—	—	—	458 75
	Wichelen.....	—	—	—	—
	WETTEREN.....	28 septembre 1837.	—	—	13,450 53
	Melle.....	—	—	—	—
	GAND.....	12 août 1838.	—	—	74,687 86
	Tronchiennes.....	—	—	—	—
	Landeghem.....	—	—	—	—
	Hansbeke.....	—	—	—	—
	Aeltre.....	—	—	—	—
	Bloemendaël.....	—	—	—	—
	BRUGES.....	28 août 1838.	—	—	—
	Jabbeke.....	—	—	—	—
	Plasschendaël.....	—	—	—	—
	OSTENDE.....	25 août 1839.	—	—	—
MIDI.	Nazareth.....	—	—	—	—
	Deynze.....	22 septembre 1839.	—	—	—
	Machelen.....	—	—	—	—
	Waereghem.....	—	—	—	—
	Olsene.....	—	—	—	—
	Harlebeke.....	—	—	—	—
	COURTRAY.....	24 octobre 1842.	—	—	—
	Mouscron.....	—	—	—	—
	TOURNAY.....	6 novembre 1842.	—	—	—
	Tourcoing.....	—	—	—	—
	Roubaix.....	—	—	—	—
	Boortmeerbeke.....	10 septembre 1837.	—	—	—
	Haecht.....	—	—	—	655 80
	Wespelaer.....	—	—	—	—
	LOUVAIN.....	22 septembre 1837.	—	—	60,468 49
MIDI.	Vertryck.....	—	—	—	423 45
	TIRLEMONT.....	2 avril 1838.	—	—	34,418 85
	Esemael.....	—	—	—	—
	Laer.....	—	—	—	—
	Landen.....	—	—	—	—
	Gingelom.....	—	—	—	—
	Rosoux.....	—	—	—	—
	WAREMME.....	—	—	—	—
	Fexhe.....	—	—	—	—
	Ans.....	—	—	—	—
	Haut-Pré.....	1 ^{er} mai 1842.	—	—	—
	LIÈGE.....	—	—	—	—
	Chenée.....	29 septembre 1842.	—	—	—
	Velm.....	6 octobre 1839.	—	—	—
	ST-TROOND.....	—	—	—	—
MIDI.	BRUXELLES (Midi).....	18 mai 1840.	—	—	—
	Forest.....	—	—	—	—
	Ruybroeck.....	—	—	—	—
	Loth.....	—	—	—	—
	HAL.....	—	—	—	—
	Lembeke.....	—	—	—	—
	TURBISE.....	—	—	—	—
	Hennuyères.....	—	—	—	—
	Braine-le-Comte.....	31 octobre 1841.	—	—	—
	SOIGNIES.....	—	—	—	—
	Masnuy St-Pierre.....	—	—	—	—
	Jurbise.....	—	—	—	—
	MONS.....	19 décembre 1841.	—	—	—
	Jemmappes.....	7 août 1842.	—	—	—
	St-Ghislain.....	—	—	—	—
MIDI.	Boussu.....	—	—	—	—
	Thulin.....	—	—	—	—
	QUIÉVRAIN.....	—	—	—	—
	Blanc-Misseron.....	14 novembre 1842.	—	—	—
	St-Saulve.....	—	—	—	—
MANAGE.....		26 octobre 1842.	—	—	—
TOTAUX.....			268,997 50	825,132 85	1,416,982 94

1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	Observations.
868,082 14	1,057,452 93	1,170,512 38	1,228,222 27	1,317,583 01	(a) Il y a à déduire de cette somme de fr..... 7,461,553 10 celle de fr..... 2,778 81 payée à l'administration fran- çaise du chef des recettes effectuées sur les sections internationales. Reste recette effective fr. 7,458,774 29
39,659 82	47,056 55	44,169 34	43,201 62	42,107 61	
—	686 20	—	—	—	
333,076 53	323,411 26	308,228 81	294,196 63	289,631 97	
25,335 68	13,084 95	20,806 39	22,183 66	24,521 22	
—	907 75	2,511 60	3,578 77	4,097 36	
—	5,303 65	3,915 20	3,958 10	4,439 79	
475,672 70	605,624 94	794,815 63	928,970 29	1,082,637 62	
14,361 15	5,223 85	7,710 40	11,771 37	19,402 64	
—	9,164 60	13,442 11	19,590 29	11,104 52	
82,853 10	94,415 54	103,108 49	122,434 65	134,988 46	
13,924 34	12,713 80	15,855 70	13,542 35	17,883 89	
—	241 05	986 95	2,665 51	1,789 02	
28,322 18	25,968 64	28,625 89	33,029 91	36,971 74	
—	310 15	1,482 60	3,066 54	2,451 18	
390,222 93	527,459 01	595,090 06	644,589 60	661,190 08	
—	188 45	39 10	—	—	
2,056 60	4,452 40	5,815 75	6,924 01	7,515 35	
—	—	—	732 15	1,478 58	
6,520 20	15,652 62	17,781 17	23,057 18	23,545 45	
1,539 30	3,382 80	4,466 05	6,023 29	6,935 61	
73,441 59	209,229 08	206,862 49	227,897 73	236,941 66	
1,325 80	3,253 90	2,681 15	3,600 04	4,503 50	
—	432 05	2,244 95	3,288 95	4,002 86	
58,443 00	219,993 77	246,825 53	280,269 47	317,589 84	
—	—	801 05	1,657 29	2,075 22	
—	7,863 07	36,190 45	37,675 66	39,122 63	
—	—	249 95	583 90	459 94	
—	4,615 85	22,300 14	23,731 20	24,202 96	
—	—	96 30	792 60	676 43	
—	2,289 75	14,122 32	17,165 55	15,962 89	
—	52,224 67	256,111 53	293,775 81	293,953 80	
—	—	—	—	3,941 88	
—	—	—	—	16,336 65	
—	—	—	—	1,794 69	
—	—	—	—	3,514 58	
—	343 20	—	—	—	
9,377 75	6,820 45	7,457 50	9,138 92	9,938 46	
—	1,835 50	1,565 10	1,551 67	2,567 92	
222,345 10	279,244 59	308,193 77	387,464 63	432,678 25	
3,736 70	4,207 85	4,316 05	5,877 83	5,781 84	
121,719 69	136,237 65	126,074 86	155,062 40	185,051 46	
—	—	—	—	90 45	
—	50 40	—	46 04	—	
6,313 50	12,986 93	26,488 48	29,912 66	34,480 09	
—	—	337 88	673 52	1,263 70	
—	170 65	11 50	1,716 12	2,805 05	
32,484 58	44,865 16	41,738 71	46,758 70	60,160 71	
3,095 20	3,480 45	3,886 35	4,150 13	4,716 96	
283,923 82	488,144 16	648,954 85	887,666 33	375,122 92	
—	—	—	—	12,798 27	
—	—	—	—	607,650 01	
—	—	—	—	5,892 84	
—	164 10	494 05	1,069 58	1,316 22	
—	18,670 67	80,327 08	104,284 63	110,902 73	
—	—	75,273 41	135,055 88	399,054 76	
—	—	2,315 60	4,223 20	1,676 30	
—	—	3,550 10	5,260 88	5,426 05	
—	—	3,144 60	7,697 62	2,664 94	
—	—	41,741 12	56,162 78	63,070 27	
—	—	2,505 05	3,210 94	2,280 90	
—	—	31,941 51	49,072 91	23,752 79	
—	—	—	—	1,428 77	
—	—	—	2,855 30	42,112 70	
—	—	—	8,275 11	75,312 51	
—	—	—	—	290 55	
—	—	—	12,665 74	52,631 99	
—	—	—	4,503 75	231,720 99	
—	—	—	—	13,185 59	
—	—	—	—	13,326 29	
—	—	—	—	5,469 92	
—	—	—	—	4,216 86	
—	—	—	—	63,951 19	
—	—	—	—	172 50	
—	—	—	—	1,069 90	
—	—	—	—	140 82	
3,097,833 40	4,249,825 04	5,335,167 05	6,226,333 66	7,461,553 10 ^(a)	

N° VIII.

Tableau statistique des résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1842, par station, par ligne et par rapport à chaque branche de recettes.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	RECETTES PAR STATION.				
		VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
NORD.	BRUXELLES... (Nord).....	957,739 60	66,446 01	293,288 65	110 75	1,317,585 01
	Vilvorde	37,272 35	644 44	4,188 82	2 00	42,107 61
	MALINES	231,473 85	9,473 79	48,656 49	27 84	289,631 97
	Duffel.....	22,421 96	733 08	1,355 36	10 82	24,521 23
	Contich	3,897 75	27 67	171 71	• 23	4,097 36
	Vieux-Dieu.....	4,255 75	62 83	120 90	• 31	4,439 79
	ANVERS	463,544 50	35,373 55	533,513 66	205 91	1,032,637 63
	Cappelle.....	15,269 00	170 69	3,732 21	230 74	19,402 64
	Malderen.....	9,004 75	103 30	1,991 65	4 82	11,104 32
	TERMONDE	91,755 59	2,998 12	40,217 94	16 81	134,968 46
OUEST.	Audeghem.....	14,614 25	669 36	2,598 00	2 28	17,883 89
	Wichelen.....	1,630 25	23 63	135 14	•	1,789 02
	WETTEREN.....	31,023 75	619 37	5,316 15	12 47	36,971 71
	Melle.....	2,106 75	92 50	251 11	• 82	2,451 18
	GAND.....	472,504 15	28,751 40	159,841 08	93 45	661,190 08
	Landeghem.....	6,105 00	73 02	1,334 36	2 97	7,515 33
	Hansbeke.....	1,476 00	•	2 58	•	1,478 58
	Aeltre.....	20,407 00	196 15	2,939 75	2 55	23,545 45
	Bloemendaël.....	6,418 75	112 40	404 41	• 05	6,935 61
	BRUGES	193,677 70	9,548 05	33,683 38	32 53	236,941 66
EST.	Jabbek.....	4,425 00	28 89	50 58	1 03	4,505 50
	Plasschendaël.....	3,868 75	13 33	120 08	• 70	4,002 86
	OSTENDE.....	195,307 76	19,826 94	102,415 00	40 14	317,589 84
	Nazareth	1,973 75	15 95	85 52	•	2,075 23
	Deynze.....	34,393 50	1,399 09	3,318 60	11 44	39,122 63
	Machelen.....	455 00	1 54	3 40	•	459 94
	Olse.....	672 75	1 03	2 65	•	676 43
	Waereghem.....	22,403 75	452 84	1,344 59	1 78	24,202 96
	Harlebeke.....	14,204 50	214 13	1,542 12	2 14	15,962 89
	COURTRAY.....	205,999 25	18,218 23	68,330 43	1,405 89	293,953 80
MIDI.	Mouscron.....	3,614 50	98 40	226 84	2 14	3,941 88
	TOURNAY.....	12,975 25	799 14	2,554 89	7 37	16,336 65
	Tourcoing.....	1,602 75	115 10	76 08	• 76	1,794 69
	Roubaix.....	2,986 25	343 86	184 43	• 04	3,514 58
	Haecht.....	8,811 00	100 02	1,027 04	• 40	9,938 46
	Wespelaer.....	2,553 00	8 22	6 70	•	2,567 92
	LOUVAIN	209,344 86	7,970 04	210,930 76	4,432 59	432,678 25
	Vertryck.....	4,827 50	30 72	922 32	1 30	5,781 84
	TIRLEMONT.....	95,093 63	3,751 07	65,565 94	20,640 82	185,051 46
	Esemael.....	•	•	90 45	•	90 45
MIDI.	Landen.....	21,145 00	460 48	12,863 03	11 58	34,480 09
	Gingelom.....	290 50	21 76	949 94	1 50	1,263 70
	Rosoux.....	•	1 20	2,803 25	• 60	2,805 05
	WARENME.....	33,511 76	524 21	16,515 73	9,609 01	60,160 71
	Fexhe.....	4,198 00	99 16	417 08	2 72	4,716 96
	Ans.....	111,066 75	7,327 65	256,720 98	7 54	375,122 93
	Haut-Pré.....	12,583 50	213 46	1 31	•	12,798 27
	LIÈGE.....	292,633 20	43,024 47	271,790 53	201 81	607,650 01
	Chénée.....	•	•	5,748 59	144 25	5,892 84
	Velm.....	753 00	19 89	543 18	• 15	1,312 22
MIDI.	ST-TROND.....	68,142 00	3,805 90	38,909 81	45 02	110,902 73
	BRUXELLES... (Midi).....	295,849 00	14,933 12	88,230 35	42 29	399,054 76
	Forest.....	1,666 25	1 00	8 96	• 09	1,676 30
	Ruysbroeck.....	5,337 00	12 61	76 40	• 04	5,426 05
	Loth.....	2,575 25	13 95	74 85	• 89	2,664 94
	HAL.....	53,279 00	1,348 30	8,438 63	4 34	63,070 27
	Lembeke.....	749 75	6 32	1,523 37	1 46	2,280 90
	TUBISE.....	16,860 75	173 61	6,688 10	30 33	23,752 79
	Hennuyères.....	1,337 00	13 20	78 57	•	1,428 77
	Braine-le-Comte...	23,522 50	365 08	17,704 16	520 96	42,112 70
MIDI.	SOIGNIES.....	37,251 25	868 36	31,108 19	6,084 71	75,312 51
	Masnuy-St-Pierre..	261 75	2 50	26 30	•	290 55
	Jurbise.....	36,431 00	1,375 78	14,730 07	95 14	52,631 99
	MONS.....	179,927 75	7,681 47	44,058 96	52 81	231,720 99
	Jemmapes.....	6,509 00	92 76	6,581 05	2 78	13,183 59
	St-Ghislain.....	10,668 25	369 41	2,280 01	8 62	13,326 29
	Boussu.....	5,003 75	106 96	350 76	8 45	5,469 92
	Thulin.....	2,906 25	26 05	1,283 56	1 00	4,216 86
	QUIÉVRAIN.....	46,519 13	5,360 45	11,774 89	296 72	63,951 19
	Blanc-Misseron.....	171 50	1 00	•	•	172 50
MIDI.	St-Saulve.....	956 50	131 40	•	2 00	1,089 90
	MANAGE.....	95 75	•	45 07	•	140 82
TOTAUX.....		4,684,313 54	297,889 41	2,434 867 45	44,482 70	7,461,553 10
A déduire les sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales.....		2,178 90	318 52	281 39	•	2,778 81
Reste, recette réelle.....		4,682,134 64	297,570 89	2,431,586 06	44,482 70	7,458,774 29

RÉPARTITION PAR LIGNE.

Observations.

VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,720,605 76	112,761 37	881,295 59	357 86	2,715,020 58
1,370,875 70	84,886 46	432,702 97	1,872 92	1,890,338 05
864,953 70	67,358 25	885,806 64	35,099 29	1,853,217 88
727,878 38	32,883 33	235,062 25	7,152 63	1,002,976 59
4,684,313 54	297,889 41	2,434,867 45	44,482 70	7,461,553 10
2,178 90	318 52	281 39	.	2,778 81
4,682,134 64	297,570 89	2,434 586 06	44,482 70	7,458,774 29

N° IX.

Tableau du mouvement des voyageurs, par station, pendant l'année 1842.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MOUVEMENT PAR STATION.						
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS	TRANSPORTS	TOTAL
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	MILITAIRES.	EXTRAORD.	GÉNÉRAL.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	64,250	119,718	253,527	437,495	603	282	438,380
	Vilvorde.....	2,632	14,373	55,259	72,264	.	.	72,264
	Malines.....	16,922	50,523	132,075	199,520	142	106	199,768
	Duffel.....	795	4,705	19,331	24,831	45	.	24,876
	Contich.....	159	645	6,055	6,859	.	.	6,859
	Vieux-Dieu.....	238	1,030	6,727	7,995	.	.	7,995
	Anvers.....	31,039	62,218	108,407	201,664	533	153	202,350
	Capelle.....	405	2,577	16,896	19,878	.	84	19,962
	Malderen.....	113	1,343	7,724	9,180	.	.	9,180
	Termonde.....	2,963	14,892	48,669	66,524	268	18	66,810
OUEST.	Audeghem.....	684	3,732	9,240	13,656	.	.	13,656
	Wichelen.....	52	770	4,825	5,647	.	.	5,647
	Wetteren.....	1,043	5,294	27,972	34,309	.	.	34,309
	Melle.....	90	966	6,225	7,281	.	.	7,281
	Gand.....	23,297	61,009	161,321	245,627	304	59	245,990
	Landeghem.....	211	1,447	9,596	11,254	.	.	11,254
	Hansbeke.....	12	252	2,637	2,901	.	.	2,901
	Aeltre.....	445	3,520	17,742	21,707	.	.	21,707
	Bloemendaal.....	387	1,187	12,692	14,266	.	.	14,266
	Bruges.....	10,468	26,636	84,210	121,314	197	81	121,592
	Jabbekke.....	137	861	18,509	14,507	.	.	14,507
	Plasschendaal.....	40	719	8,157	8,916	.	.	8,916
	Ostende.....	11,119	21,084	44,896	77,099	197	16	77,312
	Nazareth.....	100	552	6,393	7,045	.	.	7,045
	Deynze.....	849	5,991	31,476	38,316	.	.	38,316
	Machelen.....	29	159	809	997	.	.	997
	Olsene.....	1	247	1,769	2,017	.	.	2,017
	Waereghem.....	298	3,160	24,022	27,480	.	.	27,480
	Harlebeke.....	234	1,948	16,035	18,217	.	.	18,217
	Courtray.....	7,374	21,068	59,153	87,595	.	93)	88,525
EST.	Mouscron.....	89	654	3,135	3,878	.	.	3,878
	Tournay.....	616	1,272	2,575	4,463	.	.	4,463
	Tourcoing.....	78	372	1,690	2,140	.	.	2,140
	Roubaix.....	311	710	2,750	3,771	.	.	3,771
	Haecht.....	437	2,085	12,143	14,665	.	.	14,665
	Wespelaer.....	336	660	1,319	2,315	.	.	2,315
	Louvain.....	11,071	35,278	82,051	128,400	1,744	406	130,550
	Vertryck.....	162	1,451	8,057	9,670	.	.	9,670
	Tirlemont.....	3,232	14,786	44,178	62,196	.	77	62,273
	Esmael.....	.	.	.	.	.	.	.
	Landen.....	470	2,570	16,146	19,186	.	.	19,186
	Gingelom.....	17	131	378	526	.	.	526
	Rosoux.....	.	.	.	.	.	.	.
	Waremmes.....	703	5,007	21,596	27,306	.	27	27,333
	Fexhe.....	178	1,315	10,320	11,813	.	.	11,813
	Ans.....	3,718	8,829	31,141	43,688	.	.	43,688
	Haut-Pré.....	116	1,201	5,524	6,841	.	.	6,841
	Liège.....	13,036	17,512	29,466	60,014	375	.	60,389
	Chénée.....	.	.	.	.	.	.	.
MIDI.	Velm.....	140	312	1,968	2,420	.	.	2,420
	St-Trond.....	2,277	7,949	22,166	32,392	.	.	32,392
	Bruxelles (Midi)....	17,576	47,580	85,893	151,049	10	201	151,260
	Forest.....	187	643	4,247	5,077	.	.	5,077
	Ruysbroeck.....	252	1,949	14,205	16,406	.	.	16,406
	Loth.....	457	731	3,545	4,733	.	.	4,733
	Hal.....	2,444	19,942	39,277	61,663	.	.	61,663
	Lembeke.....	258	460	1,305	2,023	.	.	2,023
	Tubise.....	571	4,271	14,611	19,453	.	.	19,453
	Hennuyères.....	161	873	2,915	3,949	.	.	3,949
	Braine-le-Comte....	1,056	5,497	14,934	21,487	.	.	21,487
	Soignies.....	1,784	8,635	18,519	28,938	.	.	28,938
	Masnuy-St-Pierre...	46	138	633	817	.	.	817
	Jurbise.....	1,899	7,415	16,893	26,207	.	350	26,557
	Mons.....	11,164	30,465	43,877	85,506	.	60	85,566
	Jemmapes.....	297	2,806	4,865	7,968	.	.	7,968
	St-Ghislain.....	402	4,487	6,621	11,510	.	.	11,510
	Boussu.....	148	2,247	2,985	5,380	.	.	5,380
	Thulin.....	30	841	2,051	2,922	.	.	2,922
	Quiévrain.....	3,086	7,523	7,099	17,708	.	61	17,769
	Blanc-Misseron.....	3	87	212	302	.	.	302
	St-Saulve.....	31	608	939	1,578	.	.	1,578
	Manage.....	.	54	.	54	.	.	54
TOTAUX.....		255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104

RÉPARTITION PAR LIGNE.

VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS	TRANSPORTS	TOTAL	<i>Observations.</i>
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	MILITAIRES.	EXTRAORD.	GÉNÉRAL.	
116,035	253,212	581,381	950,628	1,323	541	952,492	
61,445	182,422	626,118	869,985	966	1,188	872,139	
35,893	99,086	286,453	421,432	2,119	510	424,061	
41,852	147,252	285,626	474,730	10	672	475,412	
255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104	

N° X'.

Tableaux indiquant, par exercice et par mois, le mouvement des voyageurs et le montant des recettes par classe de voiture, ainsi que le produit des bagages, marchandises, etc., depuis le 5 mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842.

ANNÉE 1835.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DE			
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEUR		
		BERLIN ^s .	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B	WAGG ^s .			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-B.
1835.													
MAI	20	.	2,214	5,379	25,694	33,287	.	.	.	33,287	.	3,316 50	5,378 50
JUIN.....	.	915	2,806	11,249	37,473	52,443	.	.	.	52,443	2,287 50	3,997 50	11,229 50
JUILLET	.	996	2,398	13,098	61,310	77,802	.	.	.	77,802	2,477 00	3,575 50	13,035 50
AOUT.....	.	689	1,990	11,753	57,949	72,381	.	.	.	72,381	1,708 50	2,934 50	11,642 00
SEPTEMBRE .	.	776	2,409	13,694	55,643	72,522	.	.	.	72,522	1,831 00	3,404 00	13,107 75
OCTOBRE ...	.	609	2,793	10,467	36,960	50,829	.	.	.	50,829	1,466 50	4,114 50	10,355 25
NOVEMBRE..	.	278	2,197	5,922	24,790	33,187	.	.	.	33,187	685 00	3,191 50	5,748 75
DECEMBRE..	.	271	2,293	5,285	21,139	28,988	.	.	.	28,988	659 50	3,304 00	5,132 50
TOTAUX.....		4,534	19,100	76,847	320,958	421,439	.	.	.	421,439	11,115 00	27,838 00	75,630 00

CETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
VILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.					
VAGONS.	TOTAL.	CH.-A.-B.	WAGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr.				Fr.				Fr.	
2,893 05	21,588 05	•	•	•	21,588 05	•	•	•	21,588 50	
3,746 40	36,260 40	•	•	•	36,260 40	•	•	•	36,260 40	
1,021 70	49,109 45	•	•	•	49,109 45	•	•	•	49,109 45	
1,812 15	44,097 15	•	•	•	44,097 15	•	•	•	44,097 15	
7,028 40	45,371 15	•	•	•	45,371 15	•	•	•	45,371 15	
6,720 75	32,658 00	•	•	•	32,658 00	•	•	•	32,658 00	
11,348 00	20,973 25	•	•	•	20,973 25	•	•	•	20,973 25	
9,844 05	18,940 05	•	•	•	18,940 05	•	•	•	18,940 05	
6,414 50	268,997 50	•	•	•	268,997 50	•	•	•	268,997 50	

N° X³.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

ANNÉE 1837.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS									PRODUIT			
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGES			
		BERLIN ¹ .	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B.	WAGG ² .			BERLINES.	DILIGENCES.	CH.-A-B.	
1837.														
JANVIER....	70	163	5,397	17,472	33,681	56,713	.	.	.	56,713	443 75	12,587 25	23,343 8	
FÉVRIER....	.	398	4,944	14,366	35,758	55,466	.	.	.	55,466	1,292 25	11,509 75	19,528 1	
MARS.....	.	590	6,455	17,825	42,280	67,150	6	529	.	67,685	1,893 50	15,436 50	24,068 3	
AVRIL.....	.	800	7,045	20,598	60,242	78,685	4	304	.	78,993	2,533 00	16,162 00	27,396 0	
MAI	.	1,147	6,788	22,895	74,934	105,764	17	676	.	106,457	3,542 25	15,645 75	31,536 0	
JUIN.....	.	1,036	5,239	23,544	85,173	114,992	61	431	.	115,484	3,106 25	12,120 75	32,333 4	
JUILLET....	.	1,268	6,031	29,307	105,106	141,712	240	5,607	.	147,559	3,883 50	13,865 75	40,375 1	
AOUT.....	.	1,437	6,815	32,834	98,726	139,812	219	5,689	.	145,720	4,561 00	16,185 00	47,256 2	
SEPTEMBRE..	115	1,416	9,642	39,028	126,193	176,279	346	12,724	.	189,349	4,560 95	22,805 05	55,937 1	
OCTOBRE...	143	1,485	10,551	40,688	132,023	184,747	27	540	.	185,314	5,382 75	29,936 20	66,227 4	
NOVEMBRE..	.	982	10,023	31,532	67,840	110,377	3	345	.	110,725	3,682 80	28,143 25	48,687 7	
DÉCEMBRE..	.	1,060	11,873	31,324	77,758	122,015	149	2,948	.	125,112	3,794 60	32,521 50	48,076 6	
TOTAUX.....		11,782	90,803	321,413	929,714	1,353,712	1,072	29,793	.	1,384,577	38,678 60	226,918 75	464,766 6	

CETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
VILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	fr.				fr.				fr.	
1,302 40	57,676 80	.	.	.	57,676 80	.	.	.	57,676 80	
3,542 95	55,873 10	.	.	.	55,873 10	.	.	.	55,873 10	
7,666 60	69,066 80	3 20	172 20	.	69,242 20	.	.	.	69,242 20	
2,296 60	78,387 60	2 20	101 65	.	78,491 45	.	.	.	78,491 45	
0,291 25	101,015 85	11 45	293 27	.	101,320 57	.	.	.	101,320 57	
7,735 65	105,316 05	60 05	197 76	.	105,573 86	.	.	.	105,573 86	
70,994 85	129,120 00	144 25	1,908 51	.	131,172 76	1,892 53	.	.	133,065 29	
68,724 00	136,726 35	136 80	2,099 69	.	138,962 84	2,682 29	.	.	141,645 13	
80,800 10	174,103 60	310 79	6,509 30	.	180,923 69	2,921 68	.	.	183,845 37	
84,519 45	206,095 90	31 03	345 70	.	206,472 63	3,459 50	.	.	209,932 13	
89,695 10	130,208 35	3 93	229 64	.	130,441 92	2,750 49	.	.	133,192 41	
56,519 40	140,911 70	230 28	2,694 80	.	143,836 76	3,287 87	.	.	147,124 63	
54,138 35	1,384,502 10	933 96	14,552 52	.	1,399,988 58	16,994 36	.	.	1,416,982 94	

N° X⁴.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

ANNÉE 1838.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DE		
		CIVILS.					MILITAIRES	PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.	VOYAGEUR		
		BERLIN ¹	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	CHARS-A-BANCS ET WAGGONS.		GÉNÉRAL.	BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-B.
1841.												
JANVIER...	330	•	10,115	45,782	66,434	122,331	17	•	122,348	•	43,580 45	95,299 45
FÉVRIER...	•	•	9,838	46,551	68,010	124,399	•	•	124,399	•	42,561 25	98,201 45
MARS.....	•	•	12,746	51,627	112,404	176,777	95	•	176,872	•	51,398 70	107,649 45
AVRIL.....	•	•	14,378	57,512	115,634	187,524	30	•	187,554	•	60,682 75	123,726 45
MAI.....	•	•	16,791	66,292	196,906	279,989	17	•	280,006	•	68,946 20	127,531 45
JUIN.....	•	•	17,498	65,776	184,911	268,185	107	•	268,292	•	76,468 70	128,764 45
JUILLET...	•	•	20,077	69,313	181,436	270,826	1,764	170	272,760	•	94,236 55	141,852 45
AOÛT.....	•	•	28,259	83,286	201,910	313,455	240	1,305	315,000	•	129,558 45	186,962 45
SEPTEMBRE.	•	•	31,217	85,852	209,559	326,628	44	•	326,672	•	135,644 25	206,885 45
OCTOBRE...	•	•	20,176	59,313	149,393	228,882	61	•	228,943	•	85,543 50	139,583 45
NOVEMBRE.	360	•	14,931	44,792	116,818	176,541	6	•	176,547	•	58,326 30	101,233 45
DÉCEMBRE.	365	•	14,059	42,969	103,309	160,337	14	•	160,351	•	54,699 15	98,153 45
TOTAUX...		•	210,085	719,065	1,706,724	2,635,874	2,395	1,475	2,639,744	•	801,646 25	1,555,864 45

CETTES PAR CLASSE DE VOITURE.

CETTES PAR CLASSE DE VOITURE.					PRODUITS		PRODUITS DIVERS.	TOTAL. GÉNÉRAL.	Observations.
VILS.		MILITAIRES.	PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.	DU TRANSPORT DES				
ACCORS.	TOTAL.	CH.-A-B. ET WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr.			Fr.				Fr.	
3,030 90	206,910 85	11 16	.	206,922 01	7,534 44	135,180 87	.	349,637 32	
1,192 50	214,954 85	.	.	214,954 85	8,125 97	155,899 29	0 80	378,980 91	
1,254 25	285,302 40	194 25	.	285,496 65	10,601 53	149,086 12	.	445,184 30	
1,040 10	316,448 90	64 50	.	316,513 40	11,835 79	132,690 33	.	461,039 52	
1,477 40	353,955 15	28 80	.	353,983 95	9,198 18	144,053 74	0 75	507,236 62	
1,972 95	353,206 55	138 62	.	353,345 17	8,977 36	158,094 55	54 81	520,471 89	
1,529 25	384,618 60	1,339 02	300	386,257 62	9,526 93	171,342 47	39 52	567,166 54	
1,911 20	505,432 05	119 63	800	506,351 68	12,682 09	187,232 50	52 04	706,318 31	
1,611 90	572,151 50	105 72	.	572,257 22	14,264 59	191,106 88	44 77	777,673 46	
1,963 45	379,100 60	96 18	.	379,196 78	14,390 79	191,254 87	79 40	584,921 84	
1,634 20	280,194 15	11 28	.	280,205 43	10,337 74	187,580 79	75 93	478,199 89	
1,390 95	258,243 70	26 32	.	258,270 02	9,773 99	181,364 22	94 83	449,503 06	
1,009 05	4,110,519 30	2,135 48	1,100	4,113,754 78	127,249 40	1,984,886 63	442 85	6,226,333 66	

N° X^s.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

ANNÉE 1842.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT		
		CIVILS.					MILITAIRES	PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGES		
		BERLIN ^a .	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	CHARRS-A-BANCS ET WAGGONS.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-B.
1842.												
JANVIER...	375	.	14,569	48,017	95,242	157,828	630	.	158,458	.	55,962 90	105,568
FÉVRIER...	.	.	14,200	43,929	111,505	169,634	184	.	169,818	.	55,905 60	100,790
MARS.....	.	.	16,678	51,533	135,036	203,247	117	.	203,364	.	66,818 05	119,420
AVRIL.....	.	.	19,649	53,697	130,490	203,836	398	.	204,234	.	76,724 75	123,149
MAI	382	.	22,847	53,209	177,653	253,709	.	350	254,059	.	92,312 50	124,380
JUIN.....	.	.	22,047	51,524	160,349	233,920	.	.	233,920	.	91,187 75	123,334
JUILLET ...	.	.	26,128	55,820	179,478	261,426	563	170	262,159	.	114,489 25	137,842
AOUT.....	392	.	32,406	69,997	203,218	305,621	12	1,370	307,003	.	150,314 75	174,906
SEPTEMBRE	402	.	30,811	81,999	197,050	309,860	34	1,021	310,915	.	142,170 25	200,467
OCTOBRE ..	409	.	22,737	63,931	155,467	242,135	2,463	.	244,598	.	96,824 25	150,840
NOVEMBRE..	435	.	16,574	55,194	116,664	188,432	4	.	188,436	.	67,168 00	125,040
DÉCEMBRE.	.	.	16,579	53,122	117,426	187,127	13	.	187,140	.	67,872 00	118,090
TOTAUX	.	.	255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104	.	1,079,750 05	1,603,850

CETTES PAR CLASSE DE VOITURE.

VILS.				PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
TOTAL.		MILITAIRES.	PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.				
WAGGONS.		CH.-A-B. ET WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.		
	Fr.			Fr.			Fr.	
3,137 60	254,668 50	288 15	.	254,956 65	8,115 21	195,808 60	613 46	459,493 92
8,037 40	274,741 30	80 82	.	274,822 12	9,511 16	178,759 79	596 24	463,689 31
3,229 25	329,467 90	221 64	.	329,689 54	11,609 09	199,276 30	13,966 47	554,541 40
14,065 70	343,940 05	299 19	.	344,239 24	25,942 38	175,255 16	20,792 24	566,229 02
11,676 35	418,378 00	.	400 00	418,778 00	27,535 89	184,085 05	231 51	630,630 45
11,355 60	394,877 35	.	.	394,877 35	28,433 54	191,242 93	72 77	614,626 59
11,170 10	457,502 10	963 37	300 00	458,765 47	33,133 69	195,598 43	47 20	687,544 79
12,023 30	567,244 30	35 30	1,286 56	568,566 16	44,088 71	222,904 14	682 79	836,241 80
12,551 85	575,189 85	78 78	917 38	576,186 01	41,065 11	219,105 46	866 03	837,222 61
13,200 95	424,873 95	3,346 18	.	428,220 13	31,110 48	234,608 93	5,974 33	699,913 87
13,587 40	321,809 15	8 52	.	321,817 67	19,766 21	222,472 29	356 76	564,412 93
17,415 20	313,372 20	23 00	.	313,395 20	17,577 94	215,750 37	282 90	547,006 41
12,460 70	4,676,064 65	5,344 95	2,903 94	4,684,313 54	297,889 41	2,434,867 45	44,482 70	7,461,553 10 ^(a)

(a) De cette somme de fr. 7,461,553-10, on doit déduire celle de fr. 2,778-81 payée à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sect^{es} internationales de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à Saint-Saulve. Reste recette nette fr. 7,458,774-29.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE du mouvement des voyageurs et du montant des recettes, par exercice.

[illegible]

* On a payé à l'administration française, du chef des recettes effectuées sur les sections internationales de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à St-Saulve, la somme de fr. **2,178.90**. Reste recette nette pour l'année 1942, la somme de fr. **4,692,134.64**, et pour les huit exercices celle de fr. **21,909,320.65**.

N° XI.

Tableau comparatif des produits, basé uniquement sur le service des voyageurs et des bagages.

BUREAUX.			PRODUIT BRUT			
DÉSIGNATION.	DATE D'OUVERTURE.		1835 8 mois.	1836 ANNÉE ENTÈRE.	1837 ANNÉE ENTÈRE.	1838 ANNÉE ENTÈRE.
BRUXELLES (Nord)..... Vilvorde.....	5 mai	1835.	136,005	367,030 4.482	473,402 39,376	847,268 39,659
ANVERS..... Duffel, Vieux-Dieu et Contich.....	7 mai	1836.	— —	279,246	373,557 2,092	455,993 25,335
LOUVAIN..... Haecht, Wespelaer...	10 septembre	1837.	— —	— —	60,468 655	217,152 9,377
TIRLEMONT..... Vertryck.....	22 septembre	“	— —	— —	34,418 423	119,342 3,736
WAREMME..... Landen, Laer, etc....	2 avril	1838.	— —	— —	— —	32,052 6,313
ANS..... Fexhe.....	2 avril	“	— —	— —	— —	283,923 3,095
LIÈGE..... Haut-Pré.....	1 ^{er} mai	1842.	— —	— —	— —	— —
MALINES.....	5 mai	1835.	132,992	174,373	248,586	332,650
TERMONDE..... Malderen et Capelle..	2 janvier	1837.	— —	— —	94,301 1,202	82,853 14,361
GAND..... Wetteren, Audeghem, Melle et Wichelen..	22 septembre	“	— —	— —	74,587 13,909	380,549 42,246
BRUGES..... Aelre, Landeghem, Bloemendaal, Hans- beke.....	12 août	1838.	— —	— —	— —	73,441 10,116
OSTENDE..... Jabbeke et Plasschen- daele.....	28 août	“	— —	— —	— —	58,443 1,325
COURTRAI..... Deynse, Waereghem, Harlebeke, etc.....	22 septembre	1839.	— —	— —	— —	— —
TOURNAY..... Mouscron.....	24 octobre	1842.	— —	— —	— —	— —
ROUBAIX..... Tourcoing.....	6 novembre	1842.	— —	— —	— —	— —
ST-TROND..... Velm.....	6 octobre	1839.	— —	— —	— —	— —
BRUXELLES (Midi)..... Forest, Ruybroeck et Loth.....	18 mai	1840.	— —	— —	— —	— —
NAL et Lembeke.....	18 mai	“	— —	— —	— —	— —
TUBIZE.....			— —	— —	— —	— —
SOIGNIES..... Hennuyères, Braine- le-Comte.....	31 octobre	1841.	— —	— —	— —	— —
MONS..... Jurbise et Masny-St- Pierre.....	19 décembre 31 octobre	“ “	— —	— —	— —	— —
QUIÉVRAIN..... Jemmapes, St-Ghislain, Bousu, Thulin....	7 août	1842.	— —	— —	— —	— —
Blanc-Misseron, St-Saulve.	14 novembre	“	— —	— —	— —	— —
MANAGE.....	26 octobre	“	— —	— —	— —	— —
TOTAUX.....			268,997 50	825,132 85	1,416,962 94	3,039,239 12
Payé à l'administration française pour les sections internationales.....			.....	.....	.....	.....
RESTE.....			.....	.....	.....	.....

EFFECTIF PAR EXERCICE.

EFFECTIF PAR EXERCICE.					NOMBRE DE MOIS D'EXPLOITATION.	PRODUIT MOYEN MENSUEL EFFECTIF.	Observations.
1839 ANNÉE ENTÈRE.	1840 ANNÉE ENTÈRE.	1841 ANNÉE ENTÈRE.	1842 ANNÉE ENTÈRE.	TOTAL PAR BUREAU PRINCIPAL.			
959,273 47,600	995,286 43,370	978,020 40,257	1,024,186 37,917	6,033,131	92	65,577	
505,023	523,157	479,402	498,918	3,248,958	80	40,611	
19,296	27,065	28,475	31,399				
224,998 8,999	209,620 9,023	205,471 10,077	217,315 11,472	1,184,627	64	18,509	
116,947 4,208	93,768 4,314	97,256 5,192	98,845 4,858	583,307	63	9,258	
36,549 11,837	31,453 22,530	30,400 21,840	34,036 21,919	248,929	57	4,367	
362,452 3,651	357,524 3,886	365,635 3,926	118,394 4,297	1,506,783	57	26,435	
—	—	—	335,658 12,797	348,455	8	43,557	
311,694	282,410	252,391	240,948	1,976,044	92	21,479	
93,289 14,328	88,604 18,285	91,820 23,343	94,754 24,548	641,688	72	8,912	
494,028	502,742	505,796	501,256	2,698,791	63	42,838	
39,073	45,615	48,210	50,780				
205,008	192,944	194,122	203,228	996,560	52½	18,962	
23,526	26,350	33,039	34,788				
205,393	194,933	195,477	215,135	894,478	52	17,201	
3,685	4,926	6,825	8,336				
49,989	215,649	226,617	224,217	953,605	39	24,451	
14,684	71,503	74,758	76,188				
—	—	—	13,774 3,713	17,487	2	8,743	
—	—	—	3,330 1,718	5,048	2	2,524	
13,363 165	60,665 494	71,269 734	71,948 773	219,411	39	5,626	
—	70,685	116,549	310,782	533,624	31½	16,940	
—	9,010	16,992	9,606				
—	43,071	54,355	55,383	241,369	31½	7,662	
—	30,318	41,206	17,034				
—	—	4,691	38,120	70,420	14	5,030	
—	—	2,371	25,238				
—	—	4,145	187,609	191,754	12	15,979	
—	—	10,341	38,071	48,412	14	3,458	
—	—	—	51,879	77,561	5	15,512	
—	—	—	25,682 1,260	1,260	1½	840	
—	—	—	95	95	2	47	
3,769,057 00	4,179,203 93	4,241,004 18	4,962,202 95				
.....	.....	.....	2,497 42				
.....	.....	.....	4,979,705 53				

N° XII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des bagages et marchandises,
ainsi que du montant des recettes effectuées, de ce chef, pendant
l'année 1841.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MOUVEMENT.									
		BAGAGES.	MARCHANDISES.								
			TARIF N° 1. Marchandises de diligences.		TARIF N° 2. Grosses marchandises. — KILOGRAMMES.	TAR. N° 4. Finances. — GROUPES.	TAR. N° 5. Voitures. — NOMBRE.	TARIF N° 6. Chevaux et bestiaux			BAGAGE transport comm. marchand.
			1 ^{re} DIVISION. — Perception par colis. — NOMBRE.	2 ^e DIVISION. — Perception d'après le poids. — KILOGRAMM.				Chevaux et bestiaux			
								Chevaux. — TÊTES.	Gros bétail. — TÊTES.	Petit bétail. — TÊTES.	
NORD.	Bruxelles (Nord).	997,680	77,374	2,575,190	11,412,352	6,165	932	132	97	36	.
	Vilvorde.....	34,440	1,497	54,690	217,828	71	.	.	.	.	.
	Malines.....	317,350	8,027	211,090	5,006,630	958	91	38	1,177	261	.
	Duffel.....	23,090	605	13,240	56,053	37	.	.	.	.	.
	Contich.....	620	25	1,030	35,960	.	.	.	.	.	.
	Vieux-Dieu.....	550	11	290	.	.	.	.	.	.	.
	Anvers.....	597,870	39,212	2,018,910	29,817,916	2,122	390	344	164	288	.
	Cappelle.....	5,010	270	4,540	183,810	5	.	.	.	119	.
	Malderen.....	3,790	318	25,020	1,216,504	26	.	.	.	36	.
	Termonde.....	99,980	5,596	280,530	2,183,664	565	3	2	226	409	10
OUEST.	Audeghem.....	8,650	261	5,320	32,730	29	.	.	.	22	.
	Wichelen.....	240	63	230	.	.	.	.	.	305	.
	Wetteren.....	44,510	1,086	12,750	428,499	140	1	.	80	.	.
	Melle.....	1,140	152	220	100	.	.	.	.	365	.
	Gand.....	740,450	26,400	1,165,770	9,333,249	2,244	190	46	196	55	.
	Landeghem....	2,220	59	15,340	49,440	2	.	.	.	.	.
	Hansbeke.....	.	.	.	.	.	.	.	.	1,172	.
	Aeltre.....	5,680	418	10,420	178,267	40	.	.	.	868	.
	Bloemendael...	1,130	68	1,670	19,450	.	.	.	.	.	.
	Bruges.....	180,960	8,088	245,650	1,408,936	1,043	84	16	635	.	.
EST.	Jabbeke.....	200	11	870	.	.	.	.	.	21	.
	Plasschendaal..	410	37	2,470	430	.	.	.	.	.	.
	Ostende.....	211,780	11,331	369,750	3,601,569	462	282	26	1	.	.
	Nazareth.....	50	6	.	.	.	.	.	.	155	.
	Deynze.....	59,990	1,173	49,160	159,588	167	6	.	6	.	.
	Machelen.....	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
	Olsene.....	.	.	.	.	.	.	.	.	412	.
	Waereghem....	11,050	294	10,870	53,346	74	1	.	.	136	.
	Haerlebeke....	4,580	619	21,550	247,465	48	.	.	1	72	.
	Courtray.....	365,690	15,132	452,730	3,468,160	1,909	146	22	6	.	.
MIDI.	Haecht.....	1,700	190	230	115,030	.	.	.	.	.	.
	Wespelaer.....	60	3	.	300	.	.	.	.	140	.
	Louvain.....	247,740	8,525	469,350	26,120,473	995	41	21	72	.	.
	Vertryck.....	720	109	2,360	78,840	.	.	.	.	3,857	.
	Tirlemont.....	126,540	4,836	293,730	6,550,683	606	17	1	999	65	.
	Laer.....	.	.	360	13,220	.	.	.	.	.	.
	Landen.....	25,120	468	13,050	1,361,889	119	1	.	6	.	.
	Gingelom.....	.	8	.	66,130	.	.	.	.	25	.
	Rosoux.....	.	2	330	347,752	.	.	.	.	.	.
	Waremmes.....	12,160	552	14,330	3,445,547	203	2	.	8	.	.
MIDI.	Fexhe.....	240	16	620	29,100	.	.	.	.	4	.
	Ans.....	325,550	20,255	1,471,280	49,171,058	2,832	630	106	34	.	.
	Velm.....	70	20	340	56,250	.	.	.	.	116	.
	St-Trond.....	99,890	2,774	139,250	2,917,186	625	25	4	244	.	.
	Bruxelles (Midi).	397,290	6,625	158,270	3,231,075	128	25	5	79	73	.
	Forest.....	110	3	.	.	.	.	.	.	3	.
	Ruysbroeck....	360	29	130	1,770	.	.	.	.	.	.
	Loth.....	150	39	.	9,660	.	.	.	1	.	.
	Hal.....	91,740	2,156	37,100	681,328	158	2	.	58	5	.
	Lembeke.....	410	148	1,740	82,110	.	.	.	.	1	.
MIDI.	Tubise.....	100,170	1,222	47,682	1,555,631	175	4	.	.	.	.
	Braine-le-Comte.	960	133	140	66,670	25	.	.	.	.	.
	Soignies.....	3,500	115	5,850	531,520	46	.	.	.	.	.
	Jurbise.....	8,940	204	47,100	172,750	35	4	4	.	.	.
MIDI.	Mons.....	2,660	52	11,660	.	12	3	.	.	.	.
	Total....	5,165,190	246,627	10,264,202	165,717,918	22,066	2,880	767	4,093	9,023	.

RECETTES.

BAGAGES.	MARCHANDISES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	TARIF N° 1. — Marchandises de diligences.	TARIF N° 2. — Grosses marchandises.	TARIF N° 4. — Finances.	TARIF N° 5. — Voitures.	TARIF N° 6. — Chevaux et bestiaux.	BAGAGES transportés comme marchandises.	BULLETINS et produits divers.	CAMIONAGE.	
526 65	90,476 39	106,129 46	8,265 19	40,711 00	3,582 50	.	596 98	382 70	250,144 22
438 42	1,600 70	1,274 47	51 45	.	.	.	11 20	3 10	2,940 92
675 77	7,055 45	24,455 74	658 40	2,756 00	6,294 75	.	63 52	503 90	41,787 76
346 68	556 81	481 44	37 15	.	.	.	3 36	.	1,078 76
6 75	24 80	129 57	.	.	.	.	.	.	154 37
17 70	9 15	.	.	.	.	.	.	.	9 15
364 16	56,823 98	367,351 03	2,601 99	13,756 00	6,661 75	.	218 40	2,094 02	449,507 17
73 15	202 45	807 29	3 00	.	178 50	.	.	.	1,191 24
85 99	483 43	6,262 75	20 55	.	54 00	.	3 21	.	6,823 94
842 14	8,297 25	19,562 07	414 80	120 00	1,925 75	1 50	123 66	160 30	30,605 33
131 92	305 24	217 81	23 85	.	37 50	.	10	.	584 60
5 31	31 10	.	.	.	.	.	.	.	31 10
678 19	792 27	1,780 91	111 45	30 00	647 50	.	24 67	.	3,386 80
24 45	82 50	75	.	.	.	.	.	.	83 25
630 61	37,211 87	88,578 08	2,378 90	6,989 00	2,199 00	.	283 73	1,130 05	138,770 63
36 32	191 36	382 20	1 40	.	38 75	.	30	.	614 01
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
83 79	406 15	1,523 51	35 60	.	869 75	.	20 41	6 70	2,862 12
37 28	62 84	152 16	.	.	.	.	.	.	215 00
421 83	8,772 28	14,784 89	1,423 30	2,870 00	5,618 50	3 65	160 79	134 70	33,768 11
4 61	18 53	.	.	.	.	.	.	.	18 53
2 12	43 76	1 22	.	.	.	.	.	.	44 98
1,633 71	20,502 40	46,133 81	518 65	16,493 00	771 75	.	119 18	240 90	84,779 69
94	3 60	.	.	.	.	.	.	.	3 60
815 38	1,488 98	1,033 48	190 10	225 00	134 75	.	22 12	.	3,094 43
10	1 05	.	.	.	.	.	.	.	1 05
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
146 47	329 05	382 89	71 00	18 00	459 00	.	15 30	.	1,275 24
74 38	748 18	1,352 43	73 90	.	179 50	.	8 76	.	2,362 77
330 85	21,154 14	36,672 79	1,991 60	6,265 00	671 00	.	108 04	285 67	67,148 24
32 92	105 16	504 89	.	.	.	.	.	.	610 05
92	1 20	2 25	.	.	.	.	.	.	3 45
591 27	10,741 05	167,062 89	850 90	1,437 00	1,193 00	.	100 06	569 10	181,954 00
15 79	92 15	592 94	.	.	.	.	.	.	685 09
237 44	7,372 59	43,069 63	456 30	530 00	5,691 00	.	68 30	601 25	57,789 07
.	6 84	39 11	.	.	.	.	.	.	45 95
312 25	455 89	7,745 10	93 80	25 00	94 00	.	13 37	40	8,427 56
.	4 45	319 37	.	.	.	.	.	.	323 82
.	4 40	1,702 42	.	.	.	.	.	.	1,706 82
228 02	496 53	15,408 31	189 05	65 00	69 00	.	26 83	98 50	16,353 22
8 04	23 18	200 31	.	.	.	.	10	.	223 59
508 48	49,835 41	407,398 59	3,575 44	36,559 80	3,006 25	.	1,848 99	19,779 60	522,004 08
3 00	13 30	322 13	.	.	.	.	.	.	335 43
403 32	3,949 42	25,305 09	585 90	940 00	2,023 00	.	75 30	129 20	33,007 91
575 49	5,169 21	12,245 78	91 80	611 00	351 75	.	17 08	.	18,486 62
80	1 60	.	.	.	.	.	.	.	1 60
2 40	16 41	5 22	.	.	3 75	.	.	.	25 38
1 40	21 00	34 62	.	.	4 50	.	.	.	60 12
983 75	1,596 89	2,611 18	144 95	43 00	147 00	.	22 37	84 80	4,650 19
1 73	88 54	274 47	.	.	1 50	.	.	.	364 51
357 36	1,172 02	6,421 78	139 10	100 00	1 50	.	17 05	.	7,851 45
22 06	74 38	369 94	34 05	.	.	.	2 20	.	480 57
93 54	131 41	3,398 65	38 20	.	.	.	3 30	.	3,571 56
300 22	695 82	1,399 53	31 45	100 00	50 00	.	3 60	.	2,280 40
103 83	270 53	.	10 75	75 00	.	.	1 00	.	357 28
49 40	340,015 09	1,415,884 95	25,113 97	130,718 80	42,960 50	5 15	3,983 28	26,204 89	1,984,886 63

A déduire les sommes payées pour le camionnage.....

318,329 67

Reste recette nette..... fr.

1,666,556 96

N° XV (1 à 12).

Tableaux statistiques indiquant par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs et des marchandises, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842.



N° XV¹.

Tableau statistique indiquant par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842.

VOYAGEURS. — *Par station de départ et d'arriv.*

LIGNES.	POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON		LIGNE DU NORD.				
		AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		DU DÉPART ET DE L'ARRIVÉE.						
		NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	EN PLUS		BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	CORTICH ET VIEUX-DIEU.
						AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.					
NORD.	Bruxelles.....	437	967	423	948	14	.	.	56	86	7	2
	Vilvorde.....	72	37	70	34	2	.	54	.	11	0	0
	Malines.....	200	251	197	224	3	.	82	10	.	6	2
	Duffel.....	25	22	21	19	4	.	8	1	.	.	0
	Contich et Vieu-Dieu.....	15	8	12	7	3	.	1	.	2	.	.
	Anvers.....	202	462	192	459	10	.	92	2	35	6	8
OUEST.	Capelle et Malderen.....	29	24	24	20	5	.	7	0	11	.	.
	Termonde.....	67	92	63	95	4	.	16	0	8	0	.
	Audeghem et Wichelen.....	20	17	15	16	5	.	1	.	1	0	.
	Wetteren et Melle.....	41	33	31	24	10	.	2	.	2	0	.
	Gand.....	246	472	229	454	17	.	38	0	6	1	0
	Landeghem et Hansbeke.....	14	7	12	7	2	.	.	0	.	.	0
	Aeltre et Bloemendaal.....	36	26	30	22	6	.	.	0	0	.	0
	Bruges.....	121	193	92	177	29	.	7	0	.	0	.
	Jabbeke et Plasschendaal.....	24	8	21	9	3	.	.	.	.	0	.
	Ostende.....	77	195	69	201	8	.	8	0	1	0	.
	Nazareth et Deynze.....	45	36	38	33	7	.	1	0	0	0	.
	Machelen et Olsène.....	3	2	1	1	2	.	.	.	.	.	.
	Waereghem et Haerlebeke.....	45	36	46	30	.	1	.	0	0	0	.
	Courtray.....	88	205	87	205	1	.	10	0	6	0	.
EST.	Mouscron.....	4	4	5	3	.	1	.	.	0	.	.
	Tournay.....	4	13	5	16	.	1	1	0	0	0	.
	Tourcoing et Roubaix.....	6	5	5	3	1	.	.	.	.	.	.
	Haecht et Wespelaar.....	17	11	15	13	2	.	1	.	.	.	.
	Louvain.....	128	207	113	197	15	.	42	1	16	1	0
	Vertryck.....	10	5	9	7	1	.	.	.	.	.	.
	Tirlemont.....	62	95	57	94	5	.	10	0	4	0	.
	Landen et Gingelom.....	20	21	18	20	2	.	1	0	0	0	.
	Wareme et Fexhe.....	39	37	40	37	.	1	2	0	0	0	.
	Ans et Haut-Pré.....	51	124	31	102	20	.	10	0	1	0	.
	Liège.....	60	292	64	309	.	4	24	0	2	0	.
	Velm et St-Trond.....	34	69	28	66	6	.	5	0	1	.	.
TOTAUX.....		2,242	3,945	2,073	3,852	197	8	423	70	197	21	13
Parcours de 1 à 2 lieues.....				140	55							
TOTAUX GÉNÉRAUX.....				2,213	3,907							

OBSERVATIONS.

Les nombres de voyageurs sont exprimés par mille.

Les recettes sont exprimées par mille francs.

Les fractions au-dessous de 500 ne sont pas comptées.

Celles au-dessus de 500 sont comptées pour mille.

Les zéros indiquent que les nombres des voyageurs sont au-dessous de 500.

LIGNE DE L'OUEST.																LIGNE DE L'EST.										COUPONS POUR PARCOURS DE 1 A 2 JOURS.
TERRENOZ.	AUDIGNEM ET WICHELEN.	WETTEREN ET BEILE.	CARD.	LANDERHEIM ET MANDERN.	ALLTRE ET BLOEMENDAL.	BRUGES.	JABBEKE ET PLASSCHENDAL.	OSTHED.	HAZARTE ET DYVER.	HAACHEN ET OLSEN.	WARGEM ET MARLENER.	COURTAY.	MOUSCHON.	TOURNAV.	TOURCOING ET ROUBAIN.	BAUCY ET WISPIELER.	LOUVAIN.	VERTRYCK.	TIRLEMONT.	LANDEN ET GINGELOE.	WARMER ET FEXHE.	AND ET HAUT-PRÉ.	LIÈGE.	VELM ET ST-THOM.		
180705	10162	20011	3917114	0000	0000	70101	0000	801003	1000	0000	0000	9010003	0000	10000	0000	50500	4111813	10000	12004003	1000000	1000000	9010002	2502007	501001	3000131	
41517	0325	0121	318319	0007	0010	010026	0000	000010	0027	0001	0010	010139	0000	0002	0000	0000	02103	0000	0001	0000	0001	0000	010020	00001	000113	
01000002000	000001000	0000000	12269251103301	0000	0011000	010044024000	0000	0000000	0011	0000	004119000	0002500213	0000	0001	0002	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	01000	00000	
2000000	1000000	0000000	3010012	0000	0000	0000000	0000	0000000	0000	0000	0000000	1000000	0000	0001	0002	0000	0000	0000	2204225	2022215	1222282	22222	43833	345222	1710121	
63	15	31	229	12	30	92	21	69	38	1	46	87	5	5	5	15	119	9	57	18	40	31	64	28	140	

La différence de 29,000 voyageurs entre 2,242,000 *partis* et 2,213,000 *arrivés* provient de ce qu'à l'arrivée on n'a pas tenu compte des fractions au-dessous de 500, qui sont exprimées par des zéros.

VOYAGEURS. — *Par station de départ et d'arrivée, sur la ligne du Midi.*

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX				COMPARAISON		POINTS D'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		DU DÉPART ET DE L'ARRIVÉE		BRUXELLES.	FORÊT, RUYSBROEK ET LOTH.	HAL.	TUBISE ET HENNUYÈRES.	BRAINE ET SOIGNIES.	MASNUY ET JUBISE.	MONS.	JEMMAPES, ST-GHISLAIN, BOUSSU ET THULIN.	QUIÉVRAIN.	PARCOURS DE 1 A 2 LIEUES.
	Nombre de voyageurs.	Montant des recettes.	Nombre de voyageurs.	Montant des recettes.	EN PLUS											
					au départ.	à l'ar- rivée.										
Bruxelles.....	151	296	127	282	24	.	.	26	43	11	16	8	38	2	7	0
Forêt, Ruysbroek, Loth.	26	10	28	11	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
Hal.....	62	53	52	46	10	.	49	2	.	5	3	1	1	0	0	.
Tubise et Hennuyères...	23	19	23	19	.	.	8	0	4	2	4	0	1	0	0	6
Braine et Soignies.....	50	61	49	60	1	.	16	0	3	4	10	4	12	0	0	.
Masnuy et Jubise.....	27	36	27	36	.	.	8	.	.	0	4	.	12	0	0	1
Mons.....	86	180	83	175	3	.	38	.	1	1	12	14	.	13	5	0
Jemmapes, St-Ghislain, Boussu et Thulin.....	28	26	27	20	1	.	2	.	0	0	0	0	14	8	5	.
Quiévrain.....	18	46	17	53	1	.	6	.	0	0	0	0	5	4	0	3
Par parcours de 1 à 2 lieues.....	.	.	36	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totaux.....	475	728	469	712	40	2	127	28	52	23	49	27	83	27	17	36

OBSERVATIONS.

Les nombres de voyageurs sont exprimés par mille.

Les recettes sont exprimées par mille francs.

Les fractions au-dessous de 500 ne sont pas comptées.

Celles au-dessus de 500 sont comptées pour 1,000.

La différence de 6,000 voyageurs entre les 475,000 partis et les 469,000 arrivés, provient de ce qu'à l'arrivée on n'a pas tenu compte des fractions au-dessous de 500 qui sont exprimées par des zéros.

N° XV².

*Tableau comparatif du nombre des voyageurs et du montant des recettes
en 1841 et 1842.*

LIGNES DU NORD, DE L'EST ET DE L'OUEST.

		1842.		1841.		DIFFÉRENCE	
		NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	DANS LE NOMBRE.	DANS LES RECETTES.
Pendant les quatre mois de janvier, février, mars et avril.							
Voitures	1 ^{re} classe	54,785	215,748 55	43,500	192,100	+ 11,285	+ 23,648 55
	2 ^e id.	168,150	389,902 75	184,100	405,200	— 15,950	— 15,297 55
	3 ^e id.	402,635	426,184 20	316,200	369,400	+ 86,435	+ 56,784 20
TOTAUX		625,570	1,031,835 50	443,800	966,700	+ 81,770	+ 65,135 50
Pendant les quatre mois de mai, juin, juillet et août.							
Voitures	1 ^{re} classe	86,883	387,521 75	76,200	359,600	+ 10,683	+ 27,921 75
	2 ^e id.	184,941	475,951 65	259,800	564,300	— 74,859	— 88,348 35
	3 ^e id.	583,433	706,701 10	625,200	592,200	— 41,767	+ 114,501 10
TOTAUX		855,257	1,570,174 50	961,200	1,516,100	— 105,943	+ 54,074 50
Pendant les quatre mois de septembre, octobre, novembre et décembre.							
Voitures	1 ^{re} classe	71,705	312,639 00	72,600	318,300	— 1,895	— 5,661 00
	2 ^e id.	179,629	458,136 50	209,800	513,000	— 30,171	— 54,863 50
	3 ^e id.	498,884	576,358 15	501,900	552,000	— 3,016	+ 24,358 15
TOTAUX		750,218	1,347,133 65	785,300	1,383,300	— 35,082	— 36,166 35
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .		2,231,045	3,949,143 65	2,290,300	3,865,100	— 59,255	+ 83,043 65

OBSERVATIONS.

Ces tableaux ont été divisés en trois périodes de quatre mois chacune, à cause de la différence des tarifs qui se sont succédés en 1841.

Le 1^{er}, du 3 février 1839, a existé pendant les quatre premiers mois de l'année 1841.

Le 2^e, du 10 avril 1841, a été adopté à dater du 1^{er} mai, et a duré 3 mois et 20 jours.

Le 3^e, du 17 août 1841, a été mis à exécution à dater du 21 août.

LIGNE DU MIDI.

		1842.		1841.		DIFFÉRENCE	
		NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	DANS LE NOMBRE.	DANS LES RECETTES.
Pendant les quatre mois de janvier, février, mars et avril.							
Voitures	1 ^{re} classe	10,311	39,662 75	3,500	6,000	+ 6,811	+ 33,662 75
	2 ^e id.	29,026	59,033 75	17,600	19,700	+ 11,426	+ 39,333 75
	3 ^e id.	69,638	72,285 75	46,600	31,000	+ 23,038	+ 41,285 75
TOTAUX.		108,975	170,982 25	67,700	56,700	+ 41,275	+ 114,282 25
Pendant les quatre mois de mai, juin, juillet et août.							
Voitures	1 ^{re} classe	16,545	60,781 75	6,300	9,300	+ 10,245	+ 51,481 75
	2 ^e id.	45,609	84,520 50	25,100	20,900	+ 20,509	+ 63,620 50
	3 ^e id.	128,265	122,524 25	139,500	50,400	— 11,235	+ 72,124 25
TOTAUX.		190,419	267,826 50	170,900	80,600	+ 19,519	+ 187,226 50
Pendant les quatre mois de septembre, octobre, novem- bre et décembre.							
Voitures	1 ^{re} classe	14,996	63,395 50	6,500	15,800	+ 8,496	+ 47,595 50
	2 ^e id.	72,617	136,308 75	23,100	32,600	+ 49,517	+ 103,708 75
	3 ^e id.	87,723	88,406 25	77,300	56,900	+ 10,423	+ 31,506 25
TOTAUX.		175,336	288,110 50	106,900	105,300	+ 68,436	+ 182,810 50
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .		474,730	726,919 25	345,500	243,600	+ 129,230	+ 484,319 25

NOTA.

La section de Tubise à Soignies n'a été ouverte que le 30 octobre 1841.

Celle de Soignies à Mons, le 19 décembre 1841.

Celle de Mons à Quidévrain n'a été ouverte qu'en août 1842.

N° XV⁴.

Grosses marchandises PAR STATION D'ARRIVÉE, *par classe et par espèce de transport.*

Tableau indiquant, par station, les arrivées à destination et les recettes des grosses mar

POINTS DE DESTINATION.	GROSSES									
	TRANSPORTÉES DE STATION A STATION.						TRANSPORTÉES			
	CLASSES.				TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	CLASSES.			
	1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .			1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .
Bruxelles.....	8,072	6,045	560	1	14,678	Fr. 113,709 39 C ^{rs} .	2,855	2,438	4,839	20
Vilvorde.....	753	66	3	.	822	4,577 26	59	109	110	0
Malines.....	3,245	2,404	445	.	6,094	39,238 45	2,077	2,570	982	38
Duffel.....	45	18	1	.	64	468 06	0	2	21	2
Anvers.....	2,876	3,802	175	.	6,853	70,282 97	812	2,668	2,073	21
Termonde.....	241	510	17	.	768	6,139 21	130	378	311	0
Wetteren.....	24	83	2	.	109	991 32	6	14	27	2
Gand.....	1,829	2,354	197	7	4,387	45,970 82	874	1,073	2,621	39
Aelre.....	46	92	1	.	139	1,324 47	24	10	18	.
Bruges.....	687	538	40	.	1,265	15,809 45	182	325	467	7
Ostende.....	208	336	19	.	563	9,680 04	39	197	516	12
Deynze.....	142	29	1	.	172	1,174 57	17	32	53	0
Courtray.....	2,101	3,059	190	.	5,350	59,175 35	260	750	2,263	17
Mouscron.....	45	45	12	.	102	834 90	1	0	1	.
Tournay.....	233	331	3	.	567	7,265 94	30	24	5	.
Roubaix.....	41	76	.	.	117	290 04	.	.	.	.
Louvain.....	7,914	2,383	115	.	10,412	61,741 79	1,398	1,548	1,182	23
Tirlemont.....	12,232	947	94	.	13,273	60,605 32	2,556	487	665	6
Landen.....	6,224	138	17	.	6,379	21,444 31	464	154	64	1
Waromme.....	3,543	504	7	.	4,054	16,002 03	548	205	116	1
Ans.....	3,054	2,540	252	.	5,846	56,225 91	1,312	1,147	5,729	21
Liège.....	4,996	5,774	379	.	11,149	155,963 26	607	600	378	32
Chénée.....	653	723	5	.	1,381	15,993 34	.	.	4	.
St-Trond.....	7,349	955	62	.	8,366	44,074 35	1,715	443	436	8
Bruxelles (Midi).....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hal.....	1,385	447	32	.	1,864	9,426 92	165	143	174	1
Braine-le-Comte.....	47	159	12	.	218	2,007 64	7	20	168	3
Soignies.....	543	818	34	.	1,395	11,730 29	179	73	465	9
Mons.....	3,384	3,283	198	.	6,865	69,146 76	32	70	108	.
Quiévrain.....	677	234	14	.	925	5,277 88	24	1	7	.
Stations intermédiaires en bloc.	5,533	1,214	89	1	5,837	42,779 96	787	563	1,130	4
TOTAUX.....	78,115	39,721	2,950	9	120,795	949,372 00	17,175	16,087	25,057	253

Marchandises divisées en classes, ainsi que leur mode de transport, pendant l'année 1842.

MARCHANDISES

DOMICILE.		TRANSPORTÉES PAR WAGGONS LOUÉS.			TOTAUX GÉNÉRAUX.		Observations.
TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	NOMBRE de WAGGONS.	POIDS.	RECETTES.	DES POIDS TRANSPORTÉS.	DES RECETTES EFFECTUÉES.	
	Fr. Cts.			Fr. Cts.		Fr. Cts.	
10,172	93,943 62	593	2,520	25,483 70	27,370	238,135 71	Le poids des marchandises est indiqué en tonne de 1,000 kil. ; les fractions au-dessus de 500 kil. sont comptées pour un tonneau : celles au-dessous de 500 kil. ont été négligées.
278	1,853 03	"	"	"	1,100	6,430 31	
5,667	49,039 12	94	387	2,663 20	12,128	90,965 77	
23	303 54	1	4	43 20	91	814 80	La section de Mons à Quiévrain n'a été ouverte que le 10 août 1842, et celle de Courtray à Tournay que le 15 novembre sui- vant.
5,574	57,700 83	319	1,375	16,347 00	13,802	144,330 80	
819	6,932 31	11	48	307 80	1,635	13,429 35	
49	484 02	3	14	108 60	172	1,583 34	
4,607	49,948 98	274	1,664	12,903 07	10,058	108,822 87	
52	360 18	"	"	"	191	1,684 65	
981	12,677 57	15	55	589 40	2,301	28,487 02	
764	11,158 89	12	43	525 60	1,370	21,364 53	
162	1,145 23	2	7	104 40	281	2,424 20	
3,290	42,088 99	129	548	5,379 00	9,188	106,643 34	
2	41 29	3	13	90 90	117	967 09	
59	1,012 24	45	193	2,064 30	819	10,342 48	
"	"	1	1	10 80	118	300 84	
4,151	31,496 93	124	530	4,451 20	15,093	97,689 92	
3,714	25,856 65	26	91	504,20	17,078	86,916 17	
693	3,447 13	3	11	86 40	7,073	24,977 84	
870	5,205 01	5	19	108 00	4,943	21,315 04	
8,209	111,873 09	70	304	6,934 00	14,359	175,033 00	
1,617	35,245 52	1,202	5,831	78,050 30	18,597	269,259 08	
4	111 47	165	738	10,955 65	2,123	27,060 46	
2,602	20,107 60	32	135	1,379 60	11,103	65,561 45	
"	"	"	"	"	"	"	
483	2,842 77	6	24	199 80	2,371	12,469 49	
198	1,462 54	1	2	25 00	418	3,495 18	
826	7,175 63	7	32	403 20	2,153	19,809 12	
210	4,469 91	264	1,156	14,755 70	8,231	88,372 37	
28	691 11	1	4	10 80	957	5,879 79	
2,494	22,626 80	40	162	1,929 30	9,483	67,336 06	
18,597	606,352 05	3,448	14,791	183,818 52	194,180	1,739,542 57	

N° XV⁵.

***Grosses marchandises ; poids total par station de départ et d'arrivée ainsi
que par classe.***

Relevé général des poids partiels de chaque classe de grosses marchandises expédiées de

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	Grosses marchandises expédiées des stations ci-contre.					
		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	DE 3 ^e CLASSE.	DE 4 ^e CLASSE.	NON CLASSÉES. (Par location de wagons.)	TOTAL.
NORD.	Bruxelles	2,594	7,220	3,447	118	2,056	13,435
	Vilvorde	121	73	68	"	4	266
	Malines	2,372	1,078	835	1	20	4,306
	Duffel.	11	16	21	"	8	56
	Anvers	9,370	11,876	8,976	25	4,608	34,855
OUEST.	Termonde.	410	1,119	785	"	43	2,357
	Wetteren	80	141	30	"	"	251
	Gand	1,628	3,793	3,364	16	1,680	10,491
	Aeltre.	93	100	56	"	"	249
	Bruges	506	298	348	13	68	1,233
	Ostende.	2,225	708	597	1	63	3,594
	Deynze	56	36	64	"	4	160
	Courtray	679	781	1,241	5	419	3,127
	Mouscron.	6	5	1	"	2	14
	Tournay	14	62	2	"	43	121
	Roubaix	7	16	1	"	"	24
	Louvain.	14,023	10,277	1,745	33	1,902	27,980
EST.	Tirle mont.	4,367	1,381	913	8	200	6,869
	Landen	1,944	321	86	"	45	2,396
	Waremmes	2,709	821	72	"	"	3,602
	Ans	28,816	4,169	1,894	51	9	34,929
	Liège	8,709	3,399	287	"	2,634	15,029
	Chênée	198	189	1	"	35	423
	St-Trond	1,014	1,210	617	"	155	2,996
MIDI.	Bruxelles	2,131	2,799	1,154	2	238	6,324
	Hal	299	269	193	"	75	836
	Braine-le-Comte . . .	1,981	189	87	"	"	2,257
	Soignies	3,267	1,007	332	13	12	4,631
	Mons	1,243	977	100	"	375	2,695
	Quiévrain.	139	300	"	"	35	474
Stations intermédiaires . .		3,025	939	66	"	64	4,094
TOTAUX		95,290	55,808	28,007	286	14,791	194,183

à chacune des 30 stations principales, et arrivées à chacune de ces mêmes stations, en 1842.

Grosses marchandises arrivées aux stations ci-contre.						Observations.
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	DE 3 ^e CLASSE.	DE 4 ^e CLASSE.	NON CLASSÉES. (Par location de waggon.)	TOTAUX.	
10,927	8,483	5,419	21	2,520	27,370	Les chiffres de ce tableau indiquent le nombre des tonneaux de 1,000 kil. qui ont été transportés, en négligeant les fractions de tonneau au-dessous de 500 kil.
812	175	113	"	"	1,100	
5,322	4,974	1,427	58	267	12,128	
45	20	23	"	4	91	
3,688	6,470	248	21	1,375	13,802	
371	888	328	"	48	1,635	
30	97	29	2	14	172	
2,703	3,427	2,818	46	1,064	10,058	
70	102	19	"	"	191	
869	863	507	7	55	2,301	
247	533	535	12	43	1,370	
159	61	54	"	7	281	
3,361	3,809	2,453	17	548	9,188	
46	45	13	"	13	117	
263	355	8	"	193	819	
41	76	"	"	1	118	
9,312	3,931	1,297	23	520	15,093	
15,788	1,434	759	6	91	17,078	
6,688	292	81	1	11	7,072	
4,091	709	123	1	19	4,943	
4,366	3,687	5,981	21	304	14,359	
5,603	5,834	757	32	5,831	18,597	
653	723	9	"	738	2,123	
9,064	1,404	498	8	135	11,105	
"	"	"	"	"	"	
1,550	590	206	1	24	2,371	
54	179	180	3	2	418	
722	891	499	9	32	2,153	
3,416	3,355	306	"	1,156	8,231	
697	235	21	"	4	957	
6,320	1,777	1,219	5	162	9,483	
95,290	55,808	28,007	286	14,791	194,182	

N^o XV⁶.

Grosses marchandises. — Poids total par stations de départ et d'arrivée, sans distinction de classe, pendant l'année 1842.

Tableau indiquant le poids total des grosses marchandises expédiées de chacune de

POINTS DE DÉPART.	POINTS													
	TOTAUX.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.	BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAI.
Bruxelles (Nord)....	15,435	•	97	2,802	5	1,910	155	16	1,773	7	369	144	41	25
Vilvorde.....	266	72	•	57	1	17	3	•	13	•	38	1	1	•
Malines.....	4,306	1,294	39	•	1	329	59	•	641	•	30	12	•	18
Duffel.....	56	15	9	•	•	1	•	•	4	•	•	•	•	•
Anvers.....	34,853	3,684	82	1,446	43	•	104	15	1,116	4	103	110	66	228
Stations intermédiair.	14	3	•	8	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Termonde.....	2,357	298	15	60	4	120	•	•	212	2	21	22	79	135
Wetteren.....	251	16	•	81	3	1	33	•	28	•	•	5	•	12
Gand.....	10,481	1,978	10	145	6	421	285	21	•	28	501	241	32	3,225
Aeltre.....	249	14	•	6	•	3	2	3	96	•	21	38	•	42
Bruges.....	1,233	373	9	11	•	15	8	1	197	70	•	233	6	53
Ostende.....	3,594	1,547	•	69	•	286	116	3	709	9	296	•	19	32
Deynze.....	160	22	•	10	•	1	8	•	23	•	7	25	•	49
Courtrai.....	3,127	309	•	44	•	332	80	12	1,660	1	38	60	10	•
Mouscron.....	14	•	•	•	•	1	•	•	1	•	•	•	1	4
Tournay.....	121	21	•	•	•	3	7	•	24	•	3	3	•	35
Roubaix.....	24	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	21
Stations intermédiair.	1,001	59	1	91	4	68	145	•	144	2	97	51	3	43
Louvain.....	27,980	3,392	87	1,144	6	3,191	343	83	776	66	318	68	12	422
Tirlemont.....	6,869	2,378	451	318	•	582	9	•	502	•	12	116	•	120
Landen.....	2,396	64	92	22	•	20	•	•	139	•	•	31	•	3
Waremmes.....	3,302	453	4	37	•	49	3	•	36	•	•	•	•	•
Ans.....	34,939	1,381	1	3,131	3	1,266	50	4	308	•	72	58	3	158
Liège.....	15,029	3,560	1	1,450	13	3,291	113	14	800	2	88	71	2	220
Chênée.....	423	124	1	2	•	151	1	•	20	•	1	3	•	4
St-Trond.....	2,996	375	35	212	•	797	12	•	419	•	1	3	•	•
Stations intermédiair.	1,221	107	4	26	•	72	1	•	9	•	12	2	•	•
Bruxelles (Midi)....	6,324	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Hal.....	836	264	6	99	•	30	•	•	56	•	•	2	•	1
Braine-le-Comte....	2,257	647	7	19	•	216	20	•	45	•	256	45	•	40
Soignies.....	4,631	2,361	136	580	2	281	24	•	116	•	5	•	•	65
Mons.....	2,695	1,248	•	12	•	213	18	•	43	•	6	1	1	•
Quiévrain.....	474	63	•	2	•	37	•	•	29	•	•	•	•	•
Stations intermédiair.	4,253	1,859	13	241	•	98	36	•	119	•	6	3	1	•
TOTAUX.....	194,183	27,370	1,100	12,128	91	13,802	1,685	172	10,058	191	2,301	1,370	281	9,150

Les chiffres de ce tableau indiquent le nombre de tonneaux de 1,000 kil. transportés pendant l'année 1842; les légères différences de chacune des autres stations, provient de ce qu'on a négligé les fractions au-dessous de 500 kil. dans les expéditions partielles.

stations ainsi que les points de réception de ces mêmes marchandises, pendant l'année 1842.

D'ARRIVÉE.

MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDER.	WARENNE.	ANS.	LIÈGE.	CHÊNÉE.	ST-TROD.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES.
4	33	.	1,451	564	37	60	1,334	3,043	148	416	.	.	.	.	.	80
.	.	.	29	5	10	.	4	4	.	.	.	.	.	2	.	7
.	1	.	675	230	9	14	114	205	.	127	9	.	23	76	1	236
.	.	.	.	.	.	.	4	10	.	.	.	.	.	8	.	1
8	267	.	2,065	1,388	44	355	5,756	8,841	1,152	1,410	30	54	486	2,656	110	1,327
.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
10	21	.	220	16	.	49	217	533	.	44	6	1	34	124	5	91
.	.	.	3	.	.	.	3	.	.	1	16	.	.	.	.	43
55	343	.	210	85	1	.	488	927	24	105	13	25	84	270	.	255
.	.	.	3	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	17
1	11	.	102	6	.	.	9	50	.	2	1	.	.	1	.	20
.	31	.	182	43	3	.	175	205	45	10	.	.	.	30	20	33
4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
13	57	114	112	15	1	.	48	121	.	3	.	1	3	.	.	79
.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
7	.	.	2	1	.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	1	2	26	5	.	2	1	22	.	.	62	.	5	123	.	22
.	45	.	.	3,437	1,276	2,350	4,098	2,999	432	1,305	253	37	117	388	17	1,308
.	5	.	1,391	.	128	317	166	131	5	59	11	4	4	43	4	122
.	.	.	1,261	103	.	78	136	71	28	90	7	.	.	.	.	246
.	.	.	794	241	247	.	1,078	198	14	19	.	.	.	.	.	126
.	.	.	2,830	10,305	4,906	1,256	.	349	98	6,215	4	2	56	9	.	2,487
.	2	.	2,327	317	72	278	295	.	164	1,224	6	2	61	271	.	221
.	.	.	56	25	2	1	1	15	.	24	.	.	.	.	.	.
.	.	.	749	110	116	24	60	35	13	.	.	.	.	4	.	28
.	.	.	126	100	221	60	341	94	.	27	.	.	.	.	.	13
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	621	235	1,033	2,864	91	1,476
.	.	.	18	32	.	.	4	6	.	.	.	10	132	125	.	31
8	.	.	176	7	.	.	.	5	.	.	27	.	.	526	142	70
.	.	.	16	9	.	.	6	36	.	.	226	1	.	323	45	398
.	.	.	133	8	.	.	.	129	.	1	253	35	15	.	498	65
.	.	.	18	.	.	.	.	11	.	.	8	.	.	283	.	14
.	.	.	110	19	.	.	20	19	.	4	818	11	39	76	23	662
117	819	118	15,093	17,068	7,073	4,943	14,359	18,597	2,123	11,103	2,371	418	2,153	8,231	957	9,483

qui se rencontrent entre les poids totaux expédiés de chaque station, qui sont exacts, et l'addition de tous les poids reçus dans

N° XV^s.

Fonds et valeurs, par station de depart et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de fonds et valeurs, ainsi

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		En plus.		BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.
	NOMBRE de GROUPS.	RECETTES.	NOMBRE de GROUPS.	RECETTES.	AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.								
Bruxelles.....	4,931	5,978 17	6,247	7,947 90	Groups	Groups	.	22	202	14	1,616	149	12	528
Vilvorde.....	92	87 75	86	66 60	6	.	6	.	7	.	32	9	.	13
Malines.....	640	501 50	745	702 25	.	105	221	5	.	.	103	9	8	44
Duffel.....	17	19 40	30	37 20	.	13	8	.	1	.	2	1	2	1
Anvers.....	1,889	2,049 83	4,498	5,485 37	.	2,609	888	6	60	1	.	18	1	143
Termonde.....	515	441 75	461	475 95	54	.	146	7	30	1	39	.	.	8
Wetteren.....	111	112 05	51	40 30	60	.	41	.	1	.	8	6	.	10
Gand.....	2,551	2,871 63	2,178	2,638 80	373	.	850	12	81	4	419	71	16	6
Aelre.....	34	53 30	32	52 65	2	.	13	.	1	.	3	.	.	5
Bruges.....	1,074	2,445 50	694	837 75	380	.	424	7	18	.	67	23	.	212
Ostende.....	540	820 60	1,120	1,431 10	.	580	172	.	3	3	40	16	1	88
Deynze.....	145	183 05	74	69 90	71	.	55	.	1	.	22	6	.	13
Courtray.....	1,635	2,134 55	1,105	1,374 33	530	.	418	2	27	1	284	36	4	532
Mouscron.....	4	3 75	6	6 20	.	2	1	.	.	.	.	.	.	1
Tournay.....	78	106 90	46	80 65	32	.	11	.	1	.	9	.	.	29
Roubaix.....	8	5 00	18	17,25	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.
Louvain.....	1,114	1,073 25	1,090	1,106 70	24	.	234	10	55	1	417	18	1	56
Tirlemont.....	705	692 30	426	494 65	279	.	271	1	39	.	144	7	.	21
Landen.....	154	146 05	67	78 10	87	.	36	1	1	.	37	.	.	4
Waremmme.....	344	342 60	108	181 95	236	.	50	.	4	.	45	9	.	11
Ans.....	1,072	1,520 90	515	818 90	557	.	372	.	35	1	264	21	.	84
Liège.....	1,675	2,757 85	1,205	2,297 20	470	.	681	3	57	2	400	25	1	123
St-Trond.....	910	907 30	320	355 50	590	.	285	4	54	2	217	14	.	35
Hal.....	223	259 80	167	138 25	56	.	76	1	8	.	25	4	.	4
Braine-le-Comte.....	209	294 05	112	165 85	97	.	125	3	2	.	6	.	.	2
Soignies.....	222	260 40	109	122 25	113	.	132	.	3	.	14	2	.	11
Mons.....	1,059	1,655 60	629	1,014 85	430	.	471	1	34	.	200	9	2	58
Quiévrain.....	63	80 85	68	172 65	.	5	14	.	.	.	2	.	.	1
Stations intermédiaires	593	801 35	400	395 95	193	.	246	1	20	.	83	8	3	99
TOTAUX.....	22,607	28,607 00	22,607	28,607 00	4,640	4,640	6,247	86	745	30	4,498	461	51	2,175

les points de réception de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

Observations.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYER.	COURTRAY.	MOUSCROU.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDER.	WAREMME.	ANS.	LIÈGE.	ST-TROND.	NAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MORS.	QUIÉVRAIS.	STATIONS INTERMÉDIAIRES
211	279	12	259	.	8	.	208	121	18	36	188	409	63	91	54	42	199	6	166
.	2	.	.	.	.	.	9	1	.	.	2	4	1	.	.	.	5	.	1
5	32	.	24	.	2	.	51	19	7	.	9	37	48	1	.	1	4	.	9
.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
61	136	.	99	.	2	.	79	26	20	.	50	143	27	2	2	4	90	6	23
10	85	4	12	1	.	.	14	6	.	.	13	23	8	6	4	1	14	.	11
7	19	.	9	.	1	.	6	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2
141	178	24	423	3	9	.	61	18	1	1	41	123	10	2	5	3	28	.	21
3	.	2	4	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
.	152	3	59	.	.	.	40	4	.	.	13	25	.	1	.	1	19	.	6
50	.	.	25	.	.	.	20	78	4	.	5	23	.	.	.	.	5	.	7
3	12	.	11	.	3	.	4	.	.	.	3	5	.	.	.	.	.	.	4
83	47	18	.	.	8	17	18	6	.	.	39	97	2	2	3	2	6	.	13
.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	16	.	9	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	83	1	9	.	.	.	.	20	5	26	30	37	69	3	1	.	9	.	16
1	12	.	8	.	2	.	46	.	3	10	32	68	9	.	.	.	22	1	8
2	1	.	.	.	.	.	29	4	.	8	8	18	4	.	.	.	1	.	.
4	.	.	.	.	.	.	58	29	1	.	21	91	12	.	.	1	4	.	4
20	10	1	27	.	.	.	100	22	3	10	.	1	17	1	3	1	77	.	2
45	17	3	57	.	8	.	106	19	3	14	.	.	33	2	3	.	32	31	10
11	3	.	19	.	1	.	167	40	2	3	13	37	.	.	.	.	1	.	2
4	1	.	.	.	1	.	16	3	.	.	1	10	3	.	9	9	27	1	20
1	.	.	3	.	.	.	9	.	.	.	.	3	2	2	.	.	43	3	5
.	.	.	10	.	.	.	2	1	.	.	2	6	3	4	1	.	20	5	6
6	14	5	8	.	.	.	33	7	.	.	42	30	4	39	20	33	.	10	33
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	1	4	23	.	13
15	19	1	21	.	.	.	18	2	.	.	3	9	2	11	6	7	.	5	17
94	1,120	74	1,105	6	46	18	1,090	426	67	106	515	1,205	320	167	112	109	629	68	400

Les quantités
sont exprimées
p' groups d'es-
pèces.

N° XV°.

Voitures, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant le nombre des voitures expédiées de chacune des stati.

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE.											
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		En plus.											
	NOMBRE de VOITURES.	RECETTES.	NOMBRE de VOITURES.	RECETTES.	AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.										
							BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	ARLON.	
Bruxelles.....	1,027	52,997	881	46,641	Voitures 146	Voitures "	"	"	8	1	156	"	"	47	"	"
Vilvorde.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malines.....	55	2,785	54	2,677	1	"	6	"	"	"	3	"	"	2	"	"
Duffel.....	"	"	1	18	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anvers.....	159	17,447	276	11,712	83	"	164	"	3	"	"	2	"	17	"	"
Termonde.....	2	94	6	198	"	4	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gand.....	155	6,352	168	7,391	"	13	31	"	1	"	17	1	"	"	"	"
Aeltre.....	1	39	1	39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges.....	76	3,940	61	2,566	15	"	23	"	1	"	6	"	"	23	"	"
Ostende.....	266	22,797	279	22,740	"	13	62	"	10	"	9	"	"	30	"	"
Deynze.....	4	162	2	96	2	"	"	"	"	"	3	1	"	"	"	"
Courtray.....	128	8,561	164	9,503	"	36	54	"	1	"	9	1	"	17	1	"
Mouscron.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tournay.....	"	"	2	114	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Roubaix.....	3	36	1	12	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Louvain.....	27	1,228	28	1,185	"	1	5	"	1	"	2	"	"	1	"	"
Tirlemont.....	16	767	18	839	"	2	5	"	1	"	"	"	"	"	"	"
Landen.....	"	"	2	71	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Waremmé.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ans.....	70	4,862	68	4,596	2	"	30	"	5	"	4	"	"	3	"	"
Liège.....	585	46,820	630	52,045	"	45	334	"	23	"	66	1	"	25	"	"
St-Trond.....	15	649	20	852	"	5	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hal.....	2	66	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte.....	1	30	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soignies.....	14	412	25	664	"	11	9	"	"	"	1	"	"	"	"	"
Mons.....	110	3,926	138	5,230	"	28	93	"	"	"	"	"	"	2	"	"
Quiévrain.....	58	2,862	145	7,486	"	87	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stations intermédiaires.	4	115	8	272	"	4	3	"	"	"	"	"	"	1	"	"
TOTAUX.....	2,978	176,947	2,978	176,947	254	254	881	"	54	1	276	6	"	168	1	"

ainsi que les points de destination de ces voitures, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

Observations.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYRE.	COUTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WARENNE.	ANS.	LIÈGE.	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES
7	95	.	56	.	1	.	3	6	1	.	42	311	13	.	.	18	118	126	8
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	17	.	9	.	.	.	1	1	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	9	2	21	.	.	.	3	1	1	.	4	128	.	.	.	.	.	3	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	42	.	35	.	1	.	.	.	.	.	2	15	1	.	.	.	1	.	.
.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	9	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	11	.	.	.	.	.	.	.
25	.	.	5	.	.	.	2	1	.	.	18	104	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	9	.	.	.	.	1	1	5	.	.	2	26	1	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1	.	.	.	.	.	.
.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	21	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.
6	75	.	19	.	.	.	16	4	.	.	.	.	4	.	.	.	7	5	.
.	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	3	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	8	6	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	6	1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	279	2	164	.	2	1	28	18	2	.	68	630	20	.	.	25	138	145	8

N° XV¹⁰.

Chevaux, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de chevaux qui ont eu lieu de chacune

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		En plus.		BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.
	NOMBRE de CHEVAUX	RECETTES.	NOMBRE de CHEVAUX	RECETTES.	AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.								
Bruxelles.....	224	5,100 40	168	3,961 25	Chevaux. 56	Chevaux. 2	.	.	.	.	13	.	.	11
Vilvorde.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Malines.....	14	257 50	5	107 50	9	.	.	.	.	.	.	.	.	10
Duffel.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Anvers.....	345	6,330 15	23	527 00	322	.	36	.	2	.	.	.	.	2
Termonde.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wetteren.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Gand.....	37	589 00	49	1,100 60	.	12	7	.	1	.	1	.	.	.
Aeltre.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bruges.....	26	597 50	18	523 00	8	.	14	.	1	.	5	.	.	1
Ostende.....	36	1,381 00	23	782 00	13	.	19	.	.	.	.	.	.	4
Deynse.....	.	.	3	64 00	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.
Courtray.....	13	375 00	253	4,658 50	.	240	7	.	.	.	1	.	.	1
Mouscron.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Tournay.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Roubaix.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Louvain.....	10	168 00	2	46 00	8	.	10	.	.	.	.	.	.	7
Tirlemont.....	6	197 00	6	197 50	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Landen.....	.	.	1	30 00	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Waremmes.....	1	32 00	1	15 00	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Ans.....	38	1,039 00	16	604 50	22	.	5	.	.	.	1	.	.	.
Liège.....	75	2,621 25	98	3,259 40	.	23	53	.	1	.	2	.	.	13
St-Trond.....	4	75 00	10	189 00	.	6	4	.	.	.	.	.	.	.
Hal.....	1	10 00	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Braine-le-Comte.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Soignies.....	4	49 50	5	65 50	.	1	3	.	.	.	.	.	.	.
Mons.....	10	221 00	83	1,150 20	.	73	10	.	.	.	.	.	.	.
Quiévrain.....	9	161 00	86	1,876 35	.	77	7	.	.	.	.	.	.	.
Stations intermédiaires.	1	26 00	4	73 00	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX.....	854	19,230 30	854	19,230 30	439	439	168	.	5	.	23	.	.	49

ations, ainsi que les points d'arrivée de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.																		Observations.		
BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	MOUSCROM.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LARDEB.	WAREMME.	ARS.	LIÈGE.	ST-TROD.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.		QUIÉVRAIE.	STATIONS INTERMÉDIAIRES
14	11	3	15	.	.	.	1	.	.	.	10	64	6	.	.	3	65	7	1	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	.	.	183	.	.	.	.	.	1	.	3	17	1	.	.	.	18	79	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	1	.	23	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	11	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	6	.	25	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	4	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	
.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
18	23	3	253	.	.	.	2	6	1	1	16	98	10	.	.	5	83	86	4	

N° XV^{II}.

Gros bétail, par station de départ et d'arrivée.

N° XV^{II}.

Gros bétail, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de gros bétail qui ont eu lieu de chacune

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		En plus.									
	NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.
Bruxelles.....	227	1,036 10	1,570	6,496 85	Têtes. "	Têtes. 1,343	"	"	16	"	14	1	12	3
Vilvorde.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malines.....	1,782	8,975 95	152	669 90	1,630	"	520	"	"	"	25	244	44	37
Duffel.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anvers.....	275	1,375 90	111	585 60	164	"	169	"	21	"	"	"	"	"
Termonde.....	113	586 50	301	1,123 60	"	188	37	"	1	"	15	"	2	5
Wetteren.....	74	345 70	58	222 90	16	"	10	"	7	"	"	"	"	"
Gand.....	154	696 50	45	244 40	109	"	10	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre.....	3	15 00	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges.....	157	780 30	38	194 70	119	"	19	"	18	"	"	36	"	"
Ostende.....	11	220 00	83	229 50	"	72	6	"	"	"	"	"	"	"
Deynze.....	"	"	88	495 60	"	88	"	"	"	"	"	"	"	"
Courtray.....	13	113 00	964	6,594 90	"	951	13	"	"	"	"	"	"	"
Mouscron.....	"	"	51	416 85	"	51	"	"	"	"	"	"	"	"
Tournay.....	"	"	24	207 90	"	24	"	"	"	"	"	"	"	"
Roubaix.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Louvain.....	48	301 60	16	60 20	32	"	19	"	3	"	"	6	"	"
Tirlemont.....	508	2,488 10	6	66 70	502	"	126	"	72	"	24	14	"	"
Landen.....	21	124 40	1	4 50	20	"	13	"	"	"	"	"	"	"
Waremmes.....	2	10 50	1	4 50	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ans.....	10	50 40	153	921 20	"	145	"	"	10	"	"	"	"	"
Liège.....	10	148 20	144	803 30	"	134	"	"	"	"	8	"	"	"
St-Trond.....	538	3,179 60	5	57 00	533	"	471	"	4	"	25	"	"	"
Hal.....	150	361 25	3	7 00	147	"	150	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte.....	2	15 00	9	53 00	"	7	"	"	"	"	"	"	"	"
Soignies.....	1	9 00	28	174 50	"	27	"	"	"	"	"	"	"	"
Mons.....	"	"	27	183 20	"	27	"	"	"	"	"	"	"	"
Quiévrain.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stations intermédiaires	8	37 00	227	1,052 20	"	219	6	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....	4,107	20,870 00	4,107	20,870 00	3,276	3,276	1,570	"	152	"	111	301	58	45

stations, ainsi que les points d'arrivée de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYNE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	AMS.	LIÈGE.	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	BOICHIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES	Observations.
.	.	.	3	.	.	.	1	.	.	.	5	.	4	3	9	25	18	.	113	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
8	.	31	770	51	11	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	37	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	.	33	39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	3	
.	.	24	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	
23	5	.	73	.	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	78	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	6	.	.	.	.	.	.	6	
.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.	107	137	.	.	.	.	.	.	24	
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	5	.	1	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	12	3	.	.	23	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	
38	83	88	964	51	24	.	16	6	1	1	155	144	5	3	9	28	27	.	227	

N° XV¹².

Petit bétail, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de petit bétail qui ont eu lieu de chacune de

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.		En plus.									
	NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.
Bruxelles.....	90	209 50	876	453 15	Têtes.	Têtes.								
Vilvorde.....	"	"	2	13 50	"	2								
Malines.....	58	128 90	4,768	1,323 40	"	4,710					30			
Duffel.....	"	"	"	"	"	"								
Anvers.....	185	273 00	4,488	1,176 20	"	4,303	15	2	81					
Termonde.....	329	636 25	5,600	2,769 10	"	5,271	11		23		38			13
Wetteren.....	865	1,322 60	621	231 80	244	"			475					
Gand.....	680	1,209 45	304	227 00	376	"			3					
Aeltre.....	544	688 75	4	3 00	540	"						47		260
Bruges.....	6,194	2,871 70	137	204 25	6,057	"			319			4,914	572	
Ostende.....	"	"	141	136 50	"	141								
Deynse.....	321	343 55	50	106 05	271	"							49	
Courtray.....	73	113 50	1,364	2,348 90	"	1,291	20							
Mouscron.....	"	"	4	6 00	"	4								
Tournay.....	"	"	111	280 30	"	111								
Roubaix.....	"	"	16	24 00	"	16								
Louvain.....	560	237 05	122	159 15	438	"	320		85			86		
Tirlemont.....	11,457	4,061 05	116	57 00	11,341	"	323		3,782		2,825	511		
Landen.....	42	62 75	127	12 75	"	85					1			
Waremmes.....	140	24 00	3	3 75	137	"								
Ans.....	10	60 00	480	1,070 75	"	470					10			
Liège.....	80	80 00	5	31 50	75	"					80			
St-Trond.....	1,733	531 70	4	3 25	1,729	"	87				1,502	42		
Hal.....	20	41 10	294	109 50	"	274	2							
Braine-le-Comte...	12	27 00	1	1 50	11	"								
Soignies.....	10	18 00	283	138 30	"	273								
Mons.....	17	14 00	2,929	2,121 30	"	2,912	17							
Quiévrain.....	"	"	"	"	"	"								
Stations interméd..	370	544 55	940	465 50	"	570	81				2			31
TOTAUX.....	23,790	13,478 40	23,790	13,478 40	21,219	21,219	876	2	4,768		4,488	5,600	621	304

tations ainsi que les points d'arrivée de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

Observations.

	OSTENDE.	DEYNE.	COURTRAY.	MOUSCROH.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	LIÈGE.	ST-TROND.	HAL.	BRASSE.	SOIGNIES.	MONS.	QUÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES
	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	17	.	.	.	1	1	64	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	21	5	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	37	15	.	.	35	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	39	.	.	.	.	.	.	.	205	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	213	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	119	.	44
7	.	5	599	.	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
10	.	.	127	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	141	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	248
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	220	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36
	.	.	.	4	33	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	45	.	.	.	.	.	8	.	.	59	.	2	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	7	2	98	.	.	292	.	282	2,706	.	584
	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	18	.	1	.	.	.	.	.	21
	.	.	.	.	.	.	.	.	120	.	19	.	1	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	10	84	.	1	7	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	165	.	10	.	74	1	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	3
57	141	50	1,364	4	111	16	122	116	127	3	480	5	4	294	1	283	2,929	.	940

N° XVI.

Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1841, (Chap. III du budget.)

ARTICLE PREMIER.

Entretien du rail-way.

Traitements des fonctionnaires et employés	fr. 122,056 61
Indemnités pour travail extraordinaire et secours.	3,444 45
Travaux et main-d'œuvre d'entretien des routes, stations, etc.	555,714 99
Fournitures de bureau et frais d'impression	8,155 30
Travaux d'entretien des bâtiments et dépendances	23,797 75
Fournitures de billes	35,882 36
Id. d'uniformes des gardes-routes	1,218 10
Id. de fers	7,045 00
Id. de matériaux divers	1,218 35
Id. et réparations d'outils	1,675 62
Dépenses diverses et extraordinaires.	1,372 62
	Fr. <u>761,581 15</u>

ART. 2.

Dépenses de locomotion.

Traitements des fonctionnaires et employés	fr. 151,301 73
Salaires des chefs d'ateliers, machinistes, ouvriers des ateliers, etc.	565,032 11
Id. id. ouvriers, etc., de l'arsenal et du magasin central de Malines.	162,151 82
Salaires des ouvriers des fours à coak	65,255 90
Indemnités pour travail extraordinaire et secours.	10,778 50
Fournitures de houille	820,489 91
Id. de bois d'allumage	23,474 21
Id. de lanternes, verres à quinquets	11,826 00
Graissage, suif, etc.	98,633 50
Éclairage, huile, chandelles, mèches, etc.	66,298 24
Nettoyage, éponges, savon, peaux, etc.	34,781 14
Fournitures de déchets de coton, chanvre, cordes, etc.	46,456 64
Id. de rottings pour paniers	16,862 36
Id. de fers, aciers, métaux, etc.	130,967 48
Peinture, ingrédients divers et couleurs	15,660 48
Garniture de voitures	28,101 20
Fournitures diverses, outils, ustensiles, etc.	250,443 54
Confection et façon d'uniformes.	750 10
Fournitures de bureau.	12,645 01
Frais de loyer	2,700 00
Dépenses extraordinaires et impressions	36,454 84
	Fr. <u>2,551,064 71</u>

ART. 3.

Dépenses de perception.

Personnel, administration centrale	{	Direction . fr.	69,791 93	
		Inspection . .	23,060 00	
		Contrôle. . .	16,076 31	
				fr. 108,928 24
Perception, police et convois.	{	Receveurs et commis	147,550 00	
		Gardes-convois	132,045 50	
		Commissaires de police et adjoints	23,305 00	
		Gens de service	36,870 67	
		Facteurs	31,165 00	
				370,936 17
Indemnités et secours				14,975 50
Salaires et main-d'œuvre des employés temporaires .			71,491 98	
Id.	id.	aux bagages .	94,585 21	
Id.	id.	au service des marchandises.	135,541 01	
				801,618 20
Frais de camionage et de traction sur les embranchements . . .				320,418 04
Indemnités pour pertes et avaries				12,188 84
Fournitures de bureau et impressions				71,179 92
Mobilier des bureaux de recettes				2,529 95
Frais de loyer des bureaux.				4,829 42
Menues dépenses				6,131 31
Dépenses imprévues et extraordinaires				11,444 87
				Fr. 1,225,180 46

RÉCAPITULATION.

Chap. III. Art. 1 ^{er} . Entretien du rail-way	fr.	761,581 15
Art. 2. Dépenses de locomotion		2,551,064 71
Art. 3. Dépenses de perception		1,225,180 46
Total	fr.	4,537,826 32

N^o XVII.*Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1842.***Service de l'entretien des routes et des stations.**

1. Traitements des fonctionnaires et des employés.	fr.	94,038 63
2. Id. variables.		22,830 00
3. Indemnités de frais de déplacement et de séjour.		2,266 50
4. Id. pour travail extraordinaire, récompenses, etc.		210 00
5. Impressions et fournitures de bureau		10,549 27
6. Fournitures de billes		121,511 04
7. Id. de rails, chevilles et clavettes		18,344 06
8. Travaux et main-d'œuvre d'entretien des routes, stations, fours à coak		642,254 27
9. Fournitures et réparations d'outils et ustensiles		556 85
10. Dépenses diverses et extraordinaires.		525 08
Total	fr.	<u>913,085 70</u>

Service de locomotion et entretien du matériel.

1. Traitements des fonctionnaires et des employés	89,768 33
2. Id. variables	14,892 50
3. Indemnités pour frais de déplacement et de bureau	7,800 00
4. Salaires des chefs d'atelier, machinistes, chauffeurs, ouvriers des ateliers, des stations, etc.	695,125 16
5. Salaires des ouvriers des ateliers et ouvriers de l'arsenal de Malines.	175,617 65
6. Salaires des ouvriers des fours à coak	60,535 62
7. Indemnités pour travail extraordinaire, récompenses, etc.	11,636 56
8. Impressions et fournitures de bureau	16,782 94
9. Houille et coak	730,377 78
10. Bois de chauffage	8,788 04
11. Graissage, huile de Gallipoli, de palmier, suif, etc.	98,003 36
12. Nettoyage, étoupes, savon, déchets, éponges, brosses, balais, etc.	23,920 13
13. Eclairage, huile épurée, chandelles, mèches, falots, etc.	57,425 25
14. Cordes, ficelles, filasses, chanvres, toiles, etc.	11,969 60
15. Pièces de rechange pour locomotives	53,588 13
16. Id. pour voitures.	3,306 43
17. Tubes en laiton	44,145 18
18. Essieux pour locomotives	3,290 00
19. Bandages de roues pour locomotives.	19,586 08
20. Rottings et cerceaux.	10,055 01
21. Métaux, cuivre, plomb, étain, fers, soudure, etc.	108,413 14
22. Bois divers	13,029 40
23. Garniture des voitures, passementerie, draps, cuirs, glaces, etc.	18,812 78
A reporter	fr. <u>2,276,869 07</u>

	Report	fr. 2,276,869 07
24.	Peinture, huile de lin, couleurs, térébenthine, vernis, goudron, pinceaux	30,846 48
25.	Achat, réparations d'outils et d'ustensiles	28,414 13
26.	Lanternes, quinquets, réverbères, lampes et objets de ferblanterie	5,145 00
27.	Vis à bois, clous, fil de fer et de cuivre, papier sablé, émeril, etc.	6,212 69
28.	Objets divers, dépenses extraordinaires et imprévues.	4,220 74
	Total	fr. <u>2,351,708 11</u>

Service des transports.

1.	Direction, inspection et contrôle. Traitements des fonctionnaires et des employés	fr. 178,231 13
2.	Id. Indemnités, frais de déplacement et traitements variables.	17,576 77
3.	Salaires d'ouvriers	4,334 50
4.	Stations. Traitements des chefs de stations, surveillants, employés, officiers de police, gens de service, etc..	121,046 60
5.	Id. Traitements supplémentaires et indemnités variables	9,490 00
6.	Id. Salaires des ouvriers chargés du nettoyage des stations, etc.	38,731 79
7.	Convois. Traitements des gardes-convois	149,024 95
8.	Recettes. Voyageurs, traitements des employés et gens de service	53,074 97
9.	Id. Bagages, traitements des employés et gens de service.	29,829 96
10.	Id. Petites marchandises, traitements des employés et facteurs	88,649 96
11.	Id. Grosses marchandises, traitements des employés et facteurs	64,420 01
12.	Impressions et fournitures de bureau.	92,545 91
13.	Salaires des ouvriers aux bagages.	75,043 85
14.	Id. aux petites marchandises.	35,317 83
15.	Id. aux grosses id.	155,167 16
16.	Indemnités pour travail extraordinaire, récompenses, secours, etc.	14,905 00
17.	Camionage et frais de traction sur les embranchements	203,747 20
18.	Indemnités pour pertes et avaries.	7,668 42
19.	Loyer de bureaux	9,258 96
20.	Mobilier, réparations, entretien	1,735 57
21.	Dépenses diverses	63,905 56
22.	Menues dépenses de la direction	21,827 17
	Total	fr. <u>1,435,533 27</u>

RÉCAPITULATION.

Service de l'entretien des routes et des stations	fr. 913,085 70
Service de locomotion et entretien du matériel	2,351,708 11
Service des transports.	1,435,533 27
Total général.	fr. <u>4,700,327 08</u>

N° XVIII.

*État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du
camionage dans les diverses stations, depuis le mois d'août 1840 jusqu'au
1^{er} janvier 1843.*

MOIS.	STATION										
	Bruxelles (Nord).	Vilvorde.	Malines.	Anvers.	Termonde.	Gand.	Bruges.	Ostende.	Courtray.	Tournay.	Louvain.

TARIFS DU 19 JUILLET 1840

1840.	Août.....	483 00	.	201 50	465 00	155 00	217 00	217 00	.	201 50	.	186 00
	Septembre..	532 00	.	195 00	450 00	150 00	210 00	210 00	.	195 00	.	180 00
	Octobre....	903 00	.	201 50	487 50	155 00	315 00	217 00	.	210 50	.	238 00
	Novembre..	1,050 00	.	195 00	686 25	150 00	227 75	210 00	.	195 00	.	356 00
	Décembre..	1,162 00	.	201 50	716 25	155 00	434 00	217 00	.	201 50	.	342 00
1841.	Janvier....	1,246 00	.	201 50	727 50	155 00	434 00	217 00	.	201 50	.	336 00
	Février....	1,176 00	.	182 00	678 75	140 00	336 00	196 00	.	182 00	.	306 00
	Mars.....	1,316 00	.	201 50	742 50	153 00	372 00	217 00	.	201 50	.	336 00
	Avril.....	1,302 00	.	195 00	705 00	150 00	360 00	210 00	.	195 00	.	342 00
	Mai.....	1,421 00	.	201 50	727 50	155 00	372 00	217 00	.	201 50	.	360 00

TARIFS DU 10 AVRIL 1841

1841.	Juin.....	2,777 53	159 94	508 68	1,870 14	184 48	1,220 86	230 17	249 25	1,116 71	.	1,078 43	119
	Juillet....	3,058 39	209 55	627 98	1,776 24	219 45	1,256 50	335 86	292 80	1,018 37	.	1,593 21	117
	Août.....	3,559 45	188 72	795 24	2,548 70	299 11	1,656 85	415 33	331 43	1,450 18	.	2,134 23	138
	Septembre..	3,359 97	139 42	686 29	2,430 46	242 13	1,498 71	398 02	394 60	1,601 03	.	2,077 37	162
	Octobre....	3,548 38	224 89	826 83	2,312 02	255 96	1,632 55	405 17	288 43	1,834 00	.	2,741 65	241
	Novembre..	3,595 46	123 33	724 04	2,231 98	273 14	1,808 87	331 75	368 29	1,723 00	.	2,656 91	646
1842.	Décembre..	3,341 97	116 96	818 24	2,554 27	212 78	2,233 46	330 62	412 70	2,331 64	.	2,769 72	254
	Janvier....	4,277 51	167 30	850 74	3,671 82	376 66	2,755 39	515 61	552 65	2,069 05	.	2,217 30	157
	Février....	3,680 03	265 15	762 63	2,734 24	204 29	1,740 60	334 48	441 55	1,810 34	.	1,914 95	159
	Mars.....	3,619 52	180 01	874 30	2,720 52	230 79	2,089 94	415 44	463 08	2,119 35	.	1,997 96	164

TARIFS DU 22 MARS 1842

1842.	Avril.....	1,281 05	38 05	363 02	833 42	154 49	781 61	215 43	123 80	434 21	.	423 05	.
	Mai.....	1,274 06	64 11	327 15	837 92	107 60	882 31	307 97	136 07	406 24	.	356 30	3
	Juin.....	1,223 65	43 70	339 45	787 77	109 79	623 43	229 20	150 88	458 82	.	343 35	1
	Juillet....	1,284 92	59 63	383 98	784 96	142 52	637 59	276 40	246 48	397 44	.	397 54	1
	Août.....	1,236 25	45 81	424 78	800 28	186 50	784 42	271 71	336 98	456 36	.	498 54	3
	Septembre..	1,436 15	62 90	368 19	848 72	166 94	776 81	292 11	271 64	500 44	.	416 25	4
	Octobre....	1,611 38	70 34	472 97	944 48	245 04	951 54	320 59	281 14	521 16	39 82	452 58	6
	Novembre..	2,161 35	51 61	404 54	1,042 56	194 44	1,079 49	319 25	291 64	436 82	183 72	431 45	1
	Décembre..	2,452 37	66 48	437 82	1,204 57	174 51	1,190 04	319 09	285 64	400 01	236 56	437 79	.

	Wareme.	Ans (Liège).	Landen.	St-Trond.	Bruxelles. (Midi).	Hel.	Tubise.	Soignies.	Jurbise.	Mons.	St-Ghislain	TOTAUX.
6 00	.	904 00	.	162 75	217 00	186 00	.	.	.	.	.	3,781 75
0 00	.	792 00	.	157 50	210 00	180 00	.	.	.	.	.	3,641 50
6 00	.	1,040 00	.	162 75	238 00	186 00	.	.	.	.	.	4,551 25
0 00	.	1,192 00	.	157 50	210 00	180 00	.	.	.	.	.	4,969 50
6 00	.	1,184 00	.	162 75	217 00	186 00	.	.	.	.	.	5,365 00
6 00	.	1,136 00	.	162 75	217 00	186 00	.	.	.	.	.	5,406 25
8 00	.	992 00	.	147 00	196 00	168 00	.	.	.	.	.	4,867 75
6 00	.	1,288 00	.	162 75	217 00	186 00	.	.	.	.	.	5,581 25
0 00	.	1,256 00	.	157 50	210 00	180 00	.	.	.	.	.	5,442 50
36 00	.	1,528 00	.	162 75	217 00	186 00	.	.	.	.	.	5,935 25

mionage des marchandises de diligences.)

04 00	1,281 79	20,579 73 $\frac{1}{2}$	.	673 97	146 26	107 73	.	.	.	.	.	34,104 78 $\frac{1}{2}$
38 63	1,455 70	20,937 98	49 62	862 88	297 82	131 95	.	.	.	.	.	36,380 19
93 52	674 84	19,032 83 $\frac{1}{2}$	31 58	1,774 84	358 68	134 80	312 25	.	.	.	.	39,540 76 $\frac{1}{2}$
72 63	727 23	23,037 25 $\frac{1}{2}$	88 89	2,899 11	366 93	136 10	209 25	.	.	.	.	43,028 21 $\frac{1}{2}$
16 22	736 14	24,694 68 $\frac{1}{2}$	97 26	2,871 07	300 85	161 90	209 25	.	.	.	.	45,601 89 $\frac{1}{2}$
18 59	759 87	23,167 70	215 44	2,486 38	601 71	194 90	.	.	.	.	.	44,927 88
21 02	542 13	24,858 48 $\frac{1}{2}$	51 98	2,198 79	625 73	237 50	.	.	.	.	.	47,512 94 $\frac{1}{2}$
58 63	593 72	15,471 04	108 22	1,513 88	1,109 01	150 90	.	206 64	.	111 60	.	39,141 31
03 78	410 17	18,925 81 $\frac{1}{2}$	30 00	1,773 63	809 50	162 10	.	.	236 40	159 24	.	38,584 57 $\frac{1}{2}$
22 22	1,027 66	22,734 15 $\frac{1}{2}$	123 54	1,974 01	815 55	193 60	.	.	260 28	211 20	.	43,837 51 $\frac{1}{2}$

mionage facultatif.)

7 07	122 21	3,238 33 $\frac{1}{2}$	.	203 83	183 89	94 60	.	.	.	104 52	.	8,873 48
9 94	62 52	1,455 44	.	180 68	519 14	104 80	.	.	.	165 72	.	7,511 91
12 68	70 63	1,135 54	87	227 42	293 96	96 20	.	.	.	130 68	.	6,599 42
28 88	89 84	1,184 76	.	205 56	301 15	89 00	.	.	.	167 04	.	6,949 30
11 64	67 83	1,090 18	.	233 48	303 88	88 60	.	.	.	181 80	.	7,352 37
58 97	74 85	1,113 52	.	284 32	398 56	92 20	.	.	.	193 80	.	7,660 54
02 34	92 37	1,255 41	.	278 84	441 18	90 60	.	.	.	199 34	26 96	8,704 13
54 80	70 32	1,159 44	.	258 44	562 46	85 30	.	.	.	203 40	22 74	9,317 05
29 55	76 10	997 30	.	247 14	616 98	84 30	.	.	.	198 24	21 60	9,780 24

N° XIX.

État de la fabrication du coak, pendant l'année 1842.

DÉSIGNATION DES FOURS.	MONTANT DES SALAIRES			NOMBRE D'HECTOLITRES DE CHARBON employé à la fabrication du cok.	PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE CHARBON.	VALEUR DU CHARBON employé à la fabrication du cok.	PRODUITS COKE
	D'EMPLOYÉS.	D'OUVRIERS.	TOTAL.				
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Hectolitres.	Fr.	Fr. c.	Hectolitres.
MONPLAISIR.	500 00	2,370 23	2,870 23	10,675	1,436	15,329 30	17,463
MALINES.	3,992 50	17,884 60	21,877 10	145,930	1,492	217,727 56	232,451
ANVERS.	"	2,876 40	2,876 40	29,131	1,700	49,522 70	44,143
GAND.	2,475 00	13,962 10	16,437 10	118,715	1,614	191,606 01	203,981
OSTENDE.	"	5,256 84	5,256 84	36,025	1,614	58,144 35	58,398
ANS.	1,200 00	13,199 97	14,399 97	105,580	1,129	119,199 82	184,527
HAL.	700 00	4,985 50	5,685 50	49,969 $\frac{1}{2}$	1,415	70,706 83	82,934
	(b) 4,875 00	"	4,875 00	"	"	"	"
TOTAUX. . .	13,742 50	60,535 64	74,278 14	496,025 $\frac{1}{2}$	1,456	722,236 57	823,900 $\frac{1}{2}$

OBTENUS.	PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COAK (c).			PRIX DE REVIENT DE 1,000 KILOG. DE COAK.	Observations.
	COAK.	PETIT COAK.	CHARBON.	MAIN-D'OEUVRE et SURVEILLANCE.	TOTAL.		
Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr. c.	
789	1,636	0,072	0,878	0,164	1,042	29 78	(a) Le poids d'un hectolitre de coak est de 35 kilog. L'hectolitre de charbon pèse moyennement 87 kilogrammes. (b) Traitement du sous-ingénieur, chargé spécialement du service du coak, d'un conducteur mécanicien et d'un commis qui lui sont adjoints pour ce service. (c) Pour établir le prix de revient du coak, l'on n'a point tenu compte de la valeur du petit coak, laquelle est d'environ fr. 0,50 par hectolitre.
7,112½	1,593	0,049	0,937	0,094	1,031	29 45	
2,261	1,515	0,077	1,122	0,065	1,187	33 91	
9,920	1,718	0,083	0,938	0,081	1,019	29 14	
2,478	1,621	0,068	0,995	0,090	1,085	31 02	
6,668½	1,747	0,063	0,646	0,078	0,724	20 99	
2,910	1,659	0,058	0,852	0,068	0,920	26 35	
"	"	"	"	"	"	"	
32,118¼	1,661	0,065	0,876	0,090	0,966	27 60	

N° XX.

*Tableau statistique de la consommation du coak pendant les années 1840,
1841 et 1842.*

CONSOMMATION DU COAK EN 1840.

MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUX PARCOURUS.	CONSOMMAT ^a TOTALE DE COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ		CONSOMMAT ^a TOTALE PAR LIEUX PARCOURUS.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUX PARCOURUS	
			pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.		pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Janvier *	16,786	1,815,590	»	»	108.15	»	»
Février *	15,282	1,661,720	»	»	108.75	»	»
Mars	15,897	1,635,585	1,349,810	285,775	102.87	84.90	17.97
Avril	15,460	1,518,685	1,266,930	251,755	95.97	81.95	14.02
Mai	19,778	1,780,800	1,519,980	260,820	90.06	76.86	13.20
Juin.	19,697	1,791,720	1,523,795	267,925	90.97	77.36	13.61
Juillet.	21,079	1,848,630	1,588,300	260,330	87.71	75.35	12.36
Août	22,997	1,976,660	1,665,790	310,870	85.96	72.44	13.52
Septembre.	23,900	2,106,930	1,823,675	283,255	88.17	76.30	11.87
Octobre	22,099	2,163,140	1,857,695	305,445	92.66	80.43	12.23
Novembre.	20,597	2,002,105	1,704,640	297,465	97.20	82.76	14.44
Décembre	21,649	2,311,435	1,883,665	427,770	106.75	87.01	19.74
	236,221	22,613,010	16,184,280	2,951,410	95.72	79.27	16.45

* Il a été impossible de déterminer la répartition du coak entre les deux services pour ces deux mois, les états de la consommation du combustible ne faisant pas la distinction.

CONSUMMATION DU COAK EN 1841.

MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUX PARCOURUES.	CONSUMMAT ⁿ TOTALE DE COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ		CONSUMMAT ⁿ TOTALE PAR LIEUX PARCOURUES.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUX PARCOURUE	
			pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.		pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Janvier	24,083	2,528,120	2,118,655	409,465	104.97	87.97	17.00
Février	22,104	2,451,120	2,043,615	407,505	110.88	92.46	18.42
Mars	23,236	2,368,765	1,984,010	384,755	101.96	85.38	16.58
Avril	22,301	2,154,670	1,836,135	318,535	96.64	82.33	14.31
Mai	22,933	2,149,280	1,827,175	322,105	93.73	79.67	14.06
Juin	23,334	2,083,620	1,763,160	320,460	89.29	75.56	13.73
Juillet	26,112	2,418,570	2,085,370	333,200	92.61	79.86	12.75
Août	27,584	2,676,590	2,329,320	347,270	97.02	84.44	12.58
Septembre	29,472	2,839,900	2,478,945	360,955	96.36	84.11	12.25
Octobre	26,500	2,764,020	2,382,275	381,745	104.30	89.90	14.40
Novembre	24,612	2,581,460	2,173,605	407,855	104.90	88.31	16.59
Décembre	26,122	2,753,905	2,278,675	475,230	105.42	87.23	18.19
	298,393	29,770,020	25,800,940	4,469,080	99.77	84.79	14.98

N° XX³.

CONSUMMATION DU COAK

PENDANT LES CINQ PREMIERS MOIS DE 1842.

MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUX PARCOURUS.	CONSOMMAT ⁿ TOTALE DE COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ		CONSOMMAT ⁿ TOTALE PAR LIEUX PARCOURUS.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUX PARCOURUS	
			pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.		pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Janvier.	28,920	3,258,980	2,719,183	538,895	112.67	94.03	18.64
Février.	25,532	2,777,565	2,299,870	477,995	108.78	90.07	18.71
Mars.	27,056	2,936,390	2,482,410	453,980	109.62	91.92	17.70
Avril.	23,516	2,507,645	2,074,940	432,705	106.65	88.24	18.41
Mai.	24,562	2,181,165	1,750,840	430,325	88.80	71.28	17.52
	129,586	13,690,845	11,326,948	2,363,900	106.65	87.41	18.24

N° XX⁴.

Tableau présentant la consommation du coak pendant les 7 derniers mois de 1842, et les résultats obtenus par la mise en vigueur du règlement sur la comptabilité du coak.

EXERCICE 1842. — MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUES de 5 kilom. parcourues.	NOMBRE D'HEURES de STATIONNE- MENT.	NOMBRE de LOCOMOTIVS allumées.	CONSUMMAT- TOTAL de COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ.				CONSUMMA- TION TOTALE PAR LIEUE de 5 kilom. parcourue.	CONSUMMATION MOYENNE PAR LIEUE		
					POUR le parcours.	POUR le stationnement à raison de 3/4 hectol. 26 7/8 kil. par lieue.	POUR l'allumage des machines.	POUR les machines de réserve.		EN	EN	EN
				Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil. (a)	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
JUIN	23,758	7,065 1/2	1,145	1,779,610	1,073,131	185,469	383,600	137,410	74.91	90.97	89.29	88.1
JUILLET	25,679	6,675 1/2	1,243	1,920,625	1,355,467	175,223	334,670	55,265	74.79	87.71	92.61	91.4
AOUT	27,296	7,605 1/2	1,390	2,199,575	1,543,181	199,644	372,190	84,560	80.58	85.96	97.02	95.8
SEPTEMBRE ..	27,314	7,456	1,435	2,235,135	1,576,855	195,720	388,710	73,850	81.83	88.17	96.36	95.1
OCTOBRE	27,132	7,893	1,441	2,202,655	1,514,634	207,191	386,540	94,290	81.18	93.66	104.30	98.1
NOVEMBRE ..	28,166	6,909	1,558	2,348,185	1,662,439	181,361	422,590	81,795	83.37	97.20	104.90	101.4
DÉCEMBRE ..	28,887	6,788 1/2	1,598	2,392,145	1,668,752	178,198	439,320	105,875	82.81	106.75	105.42	106.4
	188,232	50,392 1/2	9,810	15,077,930	10,394,459	1,322,806	2,727,620	633,045	80.10	92.92	98.56	95.7

L'économie de 15^{k 64}/100 de coak obtenue par lieue de 5 kilomètres, comparée à

LIGNE	QUANTITÉ	VALEUR du COAK	A DÉDUIRE les PRIMES PAYÉES SUX MACHINISTES en exécution du règlement.	RESTE ÉCONOMIE pour L'ADMINISTRA- TION.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE 5 KILOM. PARCOURUE EN 1842.					RAPPORT de la consomma- tion pour le stationne- ment, l'allumage et la réserve avec la consom- mation pour le parcours.	Observations.
	TOTAUX DE COAK ÉCONOMISÉ.	ÉCONOMISÉ à raison de fr. 27-60 p. 1000 kil.			POUR le parcours.	POUR le stationnement.	POUR l'allumage des machines.	POUR les machines de réserve.	ENSEMBLE pour le stationne- ment, l'allumage et les machines de réserve.		
Kil.	Kil.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.		
1.22	361,596.76	9,980 07	2,483 34	7,496 73	45.17	7.81	16.15	5.78	29.74	66 p. %.	(a) Le coak employé pour le parcours des machines de réserve a été compris dans la consommation de ces machines. Le nombre moyen de voitures de chaque convoi a été pendant l'année 1842 de 11 ³ / ₁₀ . (voir le tableau n° 21).
1.37	394,686.23	10,893 34	1,464 90	9,428 44	52.79	6.82	13.03	2.15	22.00	41 p. %.	
1.91	297,799.36	8,219 28	1,165 75	7,053 51	56.53	7.32	13.63	3.10	24.05	42 p. %.	
1.43	284,885.02	7,862 82	1,062 49	6,780 33	57.73	7.17	14.23	2.70	24.10	41 p. %.	
1.80	482,949.60	13,329 41	1,148 25	12,181 16	55.82	7.64	14.25	3.47	25.36	45 p. %.	
1.68	497,974.88	13,744 11	798 50	12,945 61	59.02	6.44	15.01	2.90	24.35	41 p. %.	
1.27	672,200.49	18,552 73	726 95	17,825 78	57.77	6.17	15.21	3.66	25.04	43 p. %.	
1.64	2,992,092.34	82,581 74	8,870 18	73,711 56	55.22	7.03	14.49	3.36	24.88	45 p. %.	

La somme moyenne des années 1840 et 1841, équivaut à une réduction de plus de 16 p. %.

N° XXI.

Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS DE DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE moyen DE VOITURES. PAR CONVOI DE VOYAGEURS et de MARCHANDISES indistinctement
	CONVOIS de VOYAGEURS.	CONVOIS de MARCHANDISES.	TOTAL.	VOITURES DE VOYAGEURS et de BAGAGES.	WAGGONS de MARCHANDISES.	TOTAL.	
BRUXELLES (Nord).	3,936	651	4,587	33,279	13,083	46,362	10.1
Id. (Midi).	1,248	(1) 158	1,406	10,421	6,112	16,533	11.8
ANVERS	1,600	883	2,483	14,605	11,545	26,150	10.5
LOUVAIN.	2,415	1,594	4,009	22,384	29,134	51,518	12.8
TIRLEMONT.	2,343	1,618	3,961	19,759	26,370	46,129	11.6
ANS.	1,095	809	1,904	9,008	15,691	24,699	12.0
GAND	3,699	(a) 230	3,929	28,726	15,940	44,666	11.4
MONS.	1,632	(b) 158	1,790	12,531	5,022	17,553	9.8
COURTRAY.	1,109	"	1,109	8,113	3,355	11,468	10.3
OSTENDE.	1,180	"	1,180	8,321	3,625	11,946	10.6
	20,207	6,101	26,308	167,144	129,877	297,021	11.3

(a) Les convois de marchandises ont été supprimés à partir du mois de juillet; après cette époque il n'y a plus eu jusqu'à la fin de l'année que des convois mixtes, lesquels sont comptés pour convois de voyageurs.

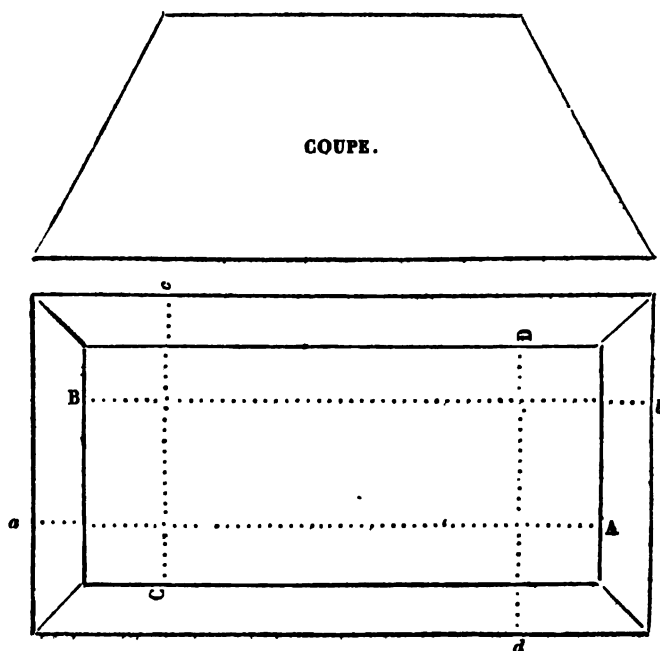
(b) Les convois de marchandises ont été suspendus pour les mois de juin et juillet. Depuis cette époque ils n'ont jamais eu lieu régulièrement, puisque pendant les 5 derniers mois, il n'y a eu que 52 convois spéciaux de marchandises.

N° XXII.

Règlement sur le service de la fabrication du coak.§ 1^{er}. — FOURNITURE DU CHARBON.

La fourniture du charbon pour la fabrication du coak se fait conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges, approuvés par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le charbon fourni est déposé sur le carreau des fours, en tas de la forme ci-dessous, de manière à ce que le cubage puisse s'en faire avec facilité.



Ces tas doivent avoir une hauteur moyenne d'au moins 2^m.50 et être faits sur un terrain horizontal.

Leurs talus doivent être inclinés à 45 degrés environ.

La mise en tas se fait par les soins et par les agents de l'entrepreneur.

Pour toutes les localités où le charbon arrive par bateaux, chaque bateau doit former un tas.

Dans les autres localités, chaque tas doit contenir au moins cent mètres cubes et au plus trois cents mètres cubes.

Le cubage du charbon fourni a lieu endéans les quinze jours qui suivent la formation du tas.

Ce cubage se fait en prenant des moyennes entre les longueurs Aa — Bb ; entre les longueurs Cc — Dd et entre les hauteurs prises aux quatre points A, B, C, D.

Le produit de ces trois moyennes forme la solidité du tas.

RÉCEPTION DU CHARBON.

La réception du charbon se fait par une commission composée de l'ingénieur mécanicien de la ligne, d'un ingénieur à convoquer et de l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak.

ESSAI DU CHARBON.

Avant la réception du charbon, il est fait des essais dans le but de s'assurer s'il est de bonne qualité et s'il produit la quantité de coak voulue par le cahier des charges.

Ces essais se font au nom de la commission, par l'ingénieur chargé du service de la fabrication du coak ou par le conducteur-mécanicien adjoint à cet ingénieur. Ils ont lieu de la manière suivante en présence du fournisseur, convoqué pour y assister, savoir :

Trente-cinq hectolitres ($3 \frac{1}{2}$ mètres cubes) du charbon à recevoir, sont pris au hasard dans le tas, mesurés très exactement et introduits ensuite dans un four.

Procès-verbal de l'enfournement est dressé (modèle n° 1). Ce procès-verbal contient le numéro du four dans lequel le charbon a été enfourné, le numéro du tas d'où provient le charbon, la quantité et le poids du charbon enfourné et l'heure à laquelle l'enfournement a eu lieu.

Lorsque la carbonisation du charbon est terminée, on retire du four le coak qui en provient et on dresse procès-verbal de l'opération du défournement (modèle n° 2).

Ce procès-verbal constate, outre les renseignements relatifs à l'enfournement :

- 1° L'heure du défournement ;
- 2° La durée de la cuisson ;
- 3° Les quantités de coak, petit coak et cendres obtenues ;
- 4° Le poids du coak retiré des fours ;
- 5° Le produit du charbon en coak évalué par 100 kilog.

Lorsque l'essai du charbon est terminé, qu'il a été reconnu que le produit satisfait aux conditions du cahier des charges et que le coak en provenant est de bonne qualité pour l'alimentation des locomotives, ce qui est constaté par des essais, la commission procède au cubage du charbon fourni. Procès-verbal du cubage (modèle n° 3) est dressé séance tenante.

Les procès-verbaux d'enfournement, de défournement et de cubage, sont signés par l'entrepreneur ou son délégué.

Lorsque toutes les opérations relatives aux essais du charbon et du coak et au cubage du charbon sont terminées, la commission de réception dresse un procès-verbal de réception du charbon fourni. Ce procès-verbal (modèle n° 4) mentionne le numéro et la contenance des tas en hectolitres, le lieu de provenance du charbon et le produit moyen du charbon par 100 kilog. et par hectolitre.

Ce produit moyen sert de base pour l'évaluation des produits à obtenir ultérieurement lors de l'emploi du charbon pour la fabrication du coak.

Le procès-verbal de réception est dressé en triple expédition, dont une est transmise au directeur, une autre à l'ingénieur de la ligne et la troisième à l'ingénieur chargé du service de la fabrication du coak.

§ II. — FABRICATION DU COAK.

Service de l'ingénieur.

Le service de la fabrication du coak est dirigé par un ingénieur-mécanicien. Il a sous ses ordres immédiats :

1° Un conducteur-mécanicien, qui lui est adjoint pour l'aider dans tout ce qui concerne son service ;

2° Tous les surveillants de fours à coak.

Il est spécialement chargé de veiller à ce que les approvisionnements de charbon déposés à chaque four soient en rapport avec les besoins du service, et fait ses propositions au directeur pour les fournitures de charbon nécessaires à la fabrication du coak.

Dans le calcul des approvisionnements de charbon, il doit prendre en considération tous les obstacles qui peuvent entraver ou retarder les fournitures, tels que les gelées, les interruptions de navigation sur les rivières ou canaux, les fermetures de barrières, etc.

Il convoque la commission d'ingénieurs-mécaniciens pour opérer la réception du charbon fourni aux divers fours, en vertu des commandes qui ont été faites aux entrepreneurs par l'administration.

Il veille particulièrement à ce que le travail relatif à la fabrication du coak se fasse partout d'une manière uniforme et d'après les procédés reconnus les plus avantageux.

Les essais du charbon à recevoir par la commission sont faits sous sa surveillance ; il peut déléguer le conducteur-mécanicien qui lui est adjoint pour assister à l'enfournement et au défournement du charbon fourni.

Il fait le plus souvent possible des tournées à chaque four, à l'effet de s'assurer que toutes les opérations relatives à la fabrication du coak se font avec régularité et conformément aux instructions ou ordres qu'il aura donnés aux surveillants.

Il s'assure que le charbon employé à la fabrication du coak ne donne pas des produits moins avantageux que ceux obtenus lors des essais.

Il adresse du 1^{er} au 10 de chaque mois au directeur :

1° Un état de situation des approvisionnements de charbon et de coak au 1^{er} du mois (modèle n° 5) ;

2° Des extraits des registres de fabrication du coak, dressés par les surveillants des fours et visés par lui.

Copies de ce rapport et des extraits des registres de fabrication du coak sont adressées à l'ingénieur-mécanicien de la ligne.

A chacune de ses tournées aux fours, il se fait représenter par les surveillants tous les paniers à coak qui doivent subir des réparations, et il autorise, s'il y a lieu, les surveillants des fours à les adresser au magasin central à Malines, afin de les faire réparer. Il s'assure fréquemment que le poids du coak contenu dans les paniers est de 35 kilog. par panier.

Tous les trimestres, il dresse un procès-verbal des paniers et outils hors d'usage appartenant aux fours, et les fait envoyer au magasin central à Malines, accompagnés d'un procès-verbal de mise hors de service.

DEVOIRS DES SURVEILLANTS DES FOURS A COAK.

Les surveillants des fours sont sous les ordres immédiats de l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak.

Ils sont responsables des quantités de charbon reçues, ainsi que des quantités de coak produites pour chaque tas.

Ils observent rigoureusement les instructions qu'ils reçoivent de l'ingénieur sur la fabrication du coak.

Aussitôt que le charbon qu'ils emploient à la fabrication du coak donne des produits moins avantageux que ceux obtenus lors des essais, ils en préviennent immédiatement l'ingénieur-mécanicien.

Ils lui donnent avis des fournitures de charbon qui sont faites aux fours et le préviennent aussitôt que les tas sont formés et prêts à être cubés.

Ils donnent aux tas de charbon un numéro d'ordre dès qu'ils sont formés.

Ils doivent entamer les tas de charbon d'après l'ordre de leur numéro.

Avant d'entamer un nouveau tas, il faut que le précédent soit entièrement consommé.

Le charbon d'un tas ne peut, dans aucun cas, être mêlé avec celui d'un autre tas.

Ils tiennent la main à ce que les quantités de charbon employées chaque jour soient mesurées bien exactement, de même que les quantités de coak, petit coak et cendres produites.

Ils sont responsables du poids du coak contenu dans chaque panier ; ce poids doit toujours être net de 35 kilog. par panier.

Ils tiennent un registre (modèle n° 6) servant à établir la justification du charbon reçu.

Ils annotent chaque jour dans un registre (modèle n° 7), toutes les opérations relatives à la fabrication du coak ainsi que les délivrances de charbon.

Ils annotent chaque jour au journal (modèle n° 8) les entrées et les sorties des produits de la fabrication.

Les délivrances de coak pour le service de la locomotion se font au chef de la station où se trouvent les fours. Celui-ci est chargé d'en faire l'expédition aux chefs des diverses stations suivant les besoins, et donne chaque jour au surveillant des fours un reçu (modèle n° 9) des quantités de coak qui lui auront été délivrées.

Les délivrances et les expéditions de charbon, de petit coak et de cendres nécessaires pour les ateliers et les stations se font directement, sur des bons (modèle n° 10) signés par les ingénieurs, les chefs de station ou les chefs des ateliers de grosses réparations.

Les surveillants des fours adressent à l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak :

1° Les 1^{er} et 16 de chaque mois, les états de salaires des ouvriers employés aux fours ;

2° Du 1^{er} au 5 de chaque mois, un extrait en triple expédition, des registres (modèle 6, 7 et 8) accompagnés, comme pièces à l'appui, des reçus justifiant les délivrances de charbons, coak, petit coak et cendres ;

3° Avant le 20 de chaque mois, un état en double expédition, des objets reçus et délivrés pendant le mois, avec indication de ceux nécessaires pour le mois suivant (modèle n° 11) ;

4° Le 1^{er} et le 16 de chaque mois, un rapport sur la fabrication du coak pendant la quinzaine écoulée (modèle n° 12).

Les surveillants des fours sont responsables de tous les outils servant à l'usage des fours, ainsi que des paniers à coak, et tiennent un inventaire général de tous ces outils (modèle n° 13).

Ils rassemblent tous les paniers ou outils hors de service, ainsi que ceux qui doivent être réparés, et les présentent à l'ingénieur-mécanicien lors de ses tournées, soit pour en obtenir la réparation, soit pour les annihiler.

Aucun panier ou outil ne peut être détruit sans autorisation.

Bruxelles, le 17 janvier 1843.

Le Directeur,

MASUI.

Bruxelles, le 8 février 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

PROCÈS-VERBAL DE DÉFOURNEMENT.

Il a été procédé le 184 , aux fours à coak
d , au défournement des hectolitres de
charbon provenant des tas n° , fournis à
par M. , en vertu de
l'adjudication du 184 , dont l'enfournement
pour essai a eu lieu le 184 .
Le sieur

Les détails du défournement sont consignés au tableau ci-dessous :

[illegible]

Accepté par le soussigné.

Dressé à

, le

184 .

PROCÈS-VERBAL DE CUBAGE.

Il a été procédé le 184 , au cubage des tas n° ,
fournis aux fours à coak de par M. ,
en vertu de l'adjudication du 184 .

Le cubage a donné pour résultat les contenances ci-dessous, savoir :

Tas N°

Ensemble

Nous disons

Fait à , le 184 .

Accepté par le soussigné,

JOURNAL

De la fabrication du coak par tas.

[illegible]

Sorties.

[illegible]

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 9.

Station d _____

ANNÉE 18 _____

Mois d _____

REÇU des fours à coak à
hectolitres de coak contenus dans
paniers

LE CHEF DE STATION,

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 10.

Station d _____

ANNÉE _____

BON pour

hectolitres de

pour le service d

Le

18

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 11.

RELEVÉ

Ligne d
Fours à coak de
ANNÉE 18
Mois d

Des objets reçus et délivrés pendant le mois d
avec indication de ceux présumés nécessaires pour
le mois d

DÉSIGNATION DES OBJETS.	RESTANT au 1 ^{er} 18	REÇU PENDANT le mois d 18	TOTAL.	EMPLOYÉ PENDANT le mois d 18	RESTE au 1 ^{er} 18	QUANTITÉ présumée NÉCESSAIRE pour le mois d 18	Observations.

Des outils et paniers appartenant aux fours à coak d

[illegible]

N° XXIII.

Règlement pour la comptabilité du coak destiné à l'alimentation des locomotives.

ART. 1^{er}. Les machinistes sont responsables des quantités de coak qu'ils emploient pour l'alimentation des locomotives qui leur sont confiées.

ART. 2. Dans chaque station, il sera ouvert à chaque machiniste un compte-courant indiquant les quantités de coak qui lui seront délivrées, le nombre de lieues qu'il aura parcourues au moyen de ce combustible et le nombre d'heures pendant lesquelles il aura entretenu le feu de la locomotive dans les stationnements.

ART. 3. L'administration donnera à titre de gratification ou de prime, à chaque machiniste, une part dans l'économie qu'il aura faite dans le combustible employé à l'alimentation des locomotives.

ART. 4. A cet effet, l'administration déterminera tous les trois mois les quantités *maxima* de coak qu'elle permettra d'employer pour une lieue de parcours et pour une heure de stationnement d'une locomotive. (Ces *maxima* seront arrêtés par le Ministre sur la proposition du directeur de l'administration.)

A la fin de chaque mois, il sera dressé pour chaque machiniste un état du nombre de lieues qu'il aura parcourues et du nombre d'heures pendant lesquelles il aura stationné avec une machine allumée.

Les *maxima* précités seront appliqués à ces nombres et feront connaître quelle est la quantité *maximum* de coak que le machiniste aurait pu consommer pendant le mois. La différence entre cette quantité *maximum* et celle qu'il aura réellement consommée, représentera, soit l'économie que le machiniste aura faite, soit le déficit qu'il aura éprouvé.

Il sera alloué au machiniste une prime de fr. 0-25 par hectolitre économisé.

Une punition de 1 à 5 jours de retenue sur son salaire sera infligée au machiniste qui aura dépassé le *maximum* alloué. La quotité de cette punition se fixera d'après le plus ou le moins de déficit qu'il aura éprouvé. Cependant, la retenue ne sera pas opérée s'il est reconnu et dûment constaté que le déficit éprouvé provient de causes indépendantes de la volonté du machiniste. A cette fin, l'ingénieur-mécanicien indiquera dans la colonne d'observations de l'état qu'il doit adresser à la direction, état dont il sera parlé plus bas, les causes du déficit obtenu par chaque machiniste. En outre, tout retard dans l'arrivée des convois aux heures fixées aux tableaux de service dans les stations extrêmes, et lorsque ce retard ne proviendra pas de la rupture d'une pièce de la machine, de quelque autre accident ou de force majeure, donnera lieu à une retenue de fr. 0-15 par minute de retard sur la prime qui pourrait être due au machiniste du chef d'économie.

ART. 5. Tous les machinistes du chemin de fer recevront un numéro d'ordre.

ART. 6. A la fin de chaque mois, les machinistes recevront de la direction, par l'intermédiaire de l'ingénieur-mécanicien, le nombre de coupons que celui-ci jugera nécessaire à chacun d'eux pour son service du mois suivant. Ces coupons seront de deux couleurs différentes : les uns seront rouges et représenteront des bons pour cinq hectolitres de coak, les autres seront jaunes et représenteront des bons pour dix hectolitres.

Chaque coupon portera le numéro du machiniste auquel il est destiné. Il donnera droit à ce machiniste, et à lui seul, de recevoir cinq ou dix hectolitres de coak dans une des stations de la ligne qu'il parcourt.

ART. 7. Les coupons en question formeront une monnaie qui aura cours entre le machiniste dont ils porteront le numéro et les chefs de station de sa ligne, pour l'échange du coak.

Les chefs de station ne pourront délivrer de coak aux machinistes que contre un coupon, et ils devront justifier, au moyen des coupons qu'ils auront reçus, de l'emploi du coak qui aura été, soit fabriqué, soit expédié dans leur station.

D'autre part, le nombre de coupons qu'un machiniste aura délivrés dans les stations de la ligne servira à établir la consommation qu'il aura faite.

ART. 8. A la fin de chaque mois, les chefs de station enverront à l'ingénieur-mécanicien un état (modèle *A*) indiquant le nombre d'hectolitres de coak qu'ils auront délivrés pendant le mois à chaque machiniste. Les coupons qu'ils auront reçus seront joints à cet état comme pièces à l'appui.

En même temps les chefs de station d'arrêt enverront à l'ingénieur-mécanicien un état (modèle *B*) indiquant, pour chaque machiniste attaché à leur station, le nombre de lieues qu'il aura parcourues pendant le mois et le nombre d'heures de stationnement employées à entretenir le feu de la locomotive, soit dans leur station, soit dans toute autre où le machiniste se sera arrêté. Dans ce dernier cas, la durée du stationnement sera calculée d'après les tableaux de service.

Dans aucun cas, il ne sera tenu compte des stationnements qui auront lieu dans un trajet, soit que ces stationnements proviennent de la faute du machiniste ou de toute autre cause, soit même qu'ils aient été prévus dans la marche ordinaire des convois.

L'ingénieur, au moyen de ces états, en dressera un troisième (modèle *C*) qui indiquera pour chaque machiniste la quantité de coak qu'il aura reçue dans chaque station, le total de ces quantités, c'est-à-dire, la consommation pendant le mois, le travail qu'il aura effectué, tant en lieues de parcours qu'en heures de stationnement, la quantité de coak *maximum* qu'il pouvait consommer pour ce travail, l'économie ou le déficit qu'il aura fait sur cette consommation *maximum* et, enfin, le nombre de minutes de retard dans l'arrivée des convois.

Cet état, certifié par l'ingénieur-mécanicien, sera adressé à la direction, avec les coupons comme pièces à l'appui; ceux-ci seront détruits aussitôt que la vérification des états des ingénieurs-mécaniciens aura été terminée.

Le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation dressera, au moyen de l'état envoyé par chaque ingénieur-mécanicien : 1° un état général (modèle *D*) de la consommation totale du coak, du travail exécuté par les divers machinistes, ainsi que du montant total des primes qui leur seront dues du chef des économies qu'ils pourront avoir faites; 2° un état par station (modèle *E*) des primes dues aux machinistes attachés à cette station. Il adressera ces états en double expédition à M. le Ministre des Travaux Publics, qui, après les avoir revêtus de son approbation, les transmettra au directeur de la régie pour être acquittés.

ART. 9. Les machinistes ne seront pas admis à réclamer, quant au nombre de coupons portant leur numéro que les chefs de station auront en leur possession. Tout coupon qui se trouvera entre les mains d'un chef de station prouvera que ce chef de station a délivré et que le machiniste a reçu les quantités de coak portées sur le coupon.

ART. 10. Pour donner à cet égard aux machinistes toutes les garanties nécessaires, un même coupon ne pourra plus être employé une seconde fois et tous les coupons porteront en chiffres romains le numéro du mois pendant lequel ils seront valables; en sorte qu'il ne puisse leur être porté en compte que des coupons délivrés par eux-mêmes.

ART. 11. L'allumage des machines et l'entretien des machines de réserve se feront au moyen du coak qui sera mis à la disposition du chef d'atelier par le chef de station, contre reçu de la part du premier. Ces reçus consisteront en coupons de couleur blanche, semblables à ceux qui seront délivrés par les machinistes ; seulement, au lieu de porter le numéro d'ordre, ils devront être revêtus de la signature ou du paraphe du chef d'atelier ; les coupons pour l'allumage des machines porteront le mot *allumage*, ceux pour les machines de réserve le mot *réserve*. Ces reçus devront également être joints comme pièces à l'appui à l'état mensuel de la consommation du coak que les chefs de station ont à envoyer à l'ingénieur-mécanicien de leur ligne. Les quantités *maxima* de coak qui pourront être employées à l'allumage des machines ainsi qu'à l'alimentation des machines de réserve, seront déterminées à l'avance et en même temps que les quantités *maxima* accordées pour les parcours et les stationnements.

ART. 12. Dans le cas où les chefs d'ateliers emploieraient du petit coak, soit à l'allumage des machines, soit à l'alimentation des machines de réserve, les chefs de station auront soin d'en faire une mention spéciale dans les états qu'ils adresseront à l'ingénieur-mécanicien ; ce dernier en fera également mention dans l'état qu'il transmettra à la direction.

Les chefs de station devront également renseigner, dans la colonne d'observations du tableau *A*, toutes les quantités de coak consommées, à quelque usage que ce soit, autres que celles portées dans les premières colonnes, et dans la même colonne du tableau *B*, les lieues qui pourraient avoir été parcourues par d'autres que les machinistes, en indiquant le diamètre des machines avec lesquelles ces parcours auront eu lieu.

Bruxelles, le 24 décembre 1842.

Le directeur,
MASUI.

Bruxelles, le 1^{er} janvier 1843.

Vu et approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
L. DESMAISIÈRES.

Ligne d

Modèle A.

STATION D

COMPTABILITÉ DU COAK.

ÉTAT indiquant les quantités de coak délivrées dans la station d
aux machinistes de la ligne d pour l'alimentation
des locomotives, pendant le mois d 184 .

N° D'ORDRE.	NOMS DES MACHINISTES.	NOMBRE D'HECTOLITRES DE COAK DÉLIVRÉ POUR			Observations.
		L'ALIMENTATION des locomotives.	L'ALLUMAGE des locomotives.	LES MACHINES de réserve.	

Ligne d

Modèle B.

STATION D

COMPTABILITÉ DU COAK.

ÉTAT indiquant le travail exécuté par les machinistes attachés à la station
d pendant le mois d 184 .

N° D'ORDRE.	NOMS DES MACHINISTES.	NOMBRE DE LIEUES PARCOURUS PAR LES MACHINISTES		NOMBRE D'HEURES pendant lesquelles LES MACHINISTES ONT STATIONNÉ AVEC UNE MACHINE dont le feu DEVAIT ÊTRE ENTRETENU.	NOMBRE D'HEURES pendant lesquelles LES LOCOMOTIVES DE RÉSERVE ONT ÉTÉ ALLUMÉES.	NOMBRE TOTAL DE MACHINES ALLUMÉES pendant le mois DANS LA STATION.	OBSERVATIONS.
		AVEC UNE MACHINE de 11 à 13 pouces.	AVEC UNE MACHINE de 14 pouces.				

ÉTAT de la consommation de

TAB

COAK DÉL

Digitized by Google

TABLEAU N° 2.

*Coak délivré pour l'allumage des machines et pour l'alimentation
des machines de réserve.*

EMPLOI DU COAK.	DÉSIGNATION DES STATIONS.						TOTAL.
Coak employé à l'allumage.							
Nombre de machines allu- mées.							
Quantité moyenne de coak employé à l'allumage d'une machine.							
Nombre d'heures pendant lesquelles les machines de réserve ont été allu- mées.							
Coak employé à l'alimen- tation des machines de réserve.							
Quantité moyenne de coak employé par heure de réserve.							

TABLEAU N° 3.

Récapitulation générale de la consommation totale du coak.

EMPLOI DU COAK.	DÉSIGNATION DES STATIONS.						
							TOTAL.
	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.
Coak délivré aux machi- nistes.							
Coak employé à l'allumage des machines.							
Coak employé à l'entretien de la machine de réserve.							
Coak employé à							
TOTAL GÉNÉRAL.							

Certifie et dresse par l'ingénieur-mécanicien soussigné,

A

le

184

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

COMPTABILITÉ DU COAK.

Présentant la consommation du coak et le travail
indication des primes à accorder à

NUMÉRO D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS DES MACHINISTES.	QUALITÉS.	CONSUMMATION TOTALE DU COAK dans LES STATIONS. Hectolitres.	TRAVAIL EXÉCUTÉ.								
				NOMBRE DE LIEUX parcourus avec une machine DE 11 A 13 POUCES. Hectol.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE.	NOMBRE DE LIEUX parcourus avec une machine DE 14 POUCES. Hectol.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE.	NOMBRE D'HEURES de stationnement pendant lesquelles LE FEU A ÉTÉ ENTRETENU. Hectol.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE.			
TOTAL GÉNÉRAL du												
COAK DÉLIVRÉ AUX MACHINISTES DANS LES STATIONS.												
COAK employé à l'allumage des LOCOMOTIVES. <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;"> Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi </td> <td style="vertical-align: middle;"> hectol. • • • </td> </tr> </table>				{	Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi	hectol. • • •						
{	Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi	hectol. • • •										
COAK EMPLOYÉ dans LES LOCOMOTIVES de réserve. <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;"> Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi </td> <td style="vertical-align: middle;"> hectol. • • • </td> </tr> </table>				{	Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi	hectol. • • •						
{	Ligne du Nord • de l'Ouest • de l'Est • du Midi	hectol. • • •										
Coak employé à												
Consommation totale du coak pendant le mois de 184 .												

NÉRAL

Modèle D.

ministres pendant le mois de 184 , avec
et en raison des économies qu'ils ont faites.

DIFFÉRENCE DE LA CONSOMMATION TOTALE et le CARRÉ UN ALLOUÉ.		QUOTITÉ de la PRIME ALLOUÉE par hectolitre DE COAK ÉCONOMISÉ.	MONTANT DE LA PRIME ALLOUÉE.		RETARDS. NOMBRE TOTAL de minutes DE RETARD pendant LE MOIS.		DEDUCTION DE 15 CENTIMES PAR MINUTE DE RETARD sur le MONTANT DE LA PRIME ACCORDÉE.		RESTE A PAYER.		Observations.
PLUS.	EN MOINS.										

travail des machines de la station d
ndues à chacun d'eux en raison des économies qu'ils ont faites.

[illegible]

N° XXIV.

Arrêté ministériel du 21 avril 1842. — Tarifs.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté royal du 2 septembre 1840, qui autorise le Ministre des Travaux Publics à apporter des modifications provisoires aux tarifs du chemin de fer ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Provisoirement et en attendant les rapports de la commission des tarifs et des chambres de commerce, les produits indigènes destinés à l'exportation, les produits étrangers transportés en transit, ainsi que les matières premières exotiques indiquées ci-après, jouiront, à titre d'essai, d'une remise de 20 p. % sur les prix des tarifs n°s 6, 7 et 8.

Toutefois ces transports ne seront admis que par charges complètes de waggon, pour les marchandises des deux premières classes, et par 500 kilog., pour celles de la 3^e classe.

ART. 2. Les réductions de taxe accordées par l'article précédent ne seront applicables que moyennant l'accomplissement des conditions suivantes :

Les prix fixés par le tarif seront intégralement payés à la station de départ. La restitution de 20 p. %, pour ce qui concerne le transit, aura lieu sur la production du double, délivré par l'administration des douanes de l'acquit à caution *déchargé*, qui constatera la sortie de la marchandise en transit.

La restitution de 20 p. %, sur les marchandises exportées aura lieu sur la production du double, délivré par la même administration, de l'acquit de paiement des droits de sortie ou du permis de sortie.

La réduction de 20 p. % pour les matières premières exotiques importées, aura lieu sur la production du double, délivré par ladite administration, de l'acquit de paiement des droits d'entrée, ou du permis d'importation.

Les matières premières exotiques, auxquelles s'applique la réduction de 20 p. %, se composent des objets suivants :

Bois de teinture, chanvre en masse, y compris le chanvre de Manille, les tiges et filasses d'aloës et des agaves, coton en laine, cuirs et peaux en poils, potasse, perlasse et vedasse, sucre brut, tabacs en feuilles.

Pour jouir du bénéfice de l'une ou de l'autre réduction ci-dessus, l'expéditeur devra en faire la déclaration au bureau de la station de départ du chemin de fer.

S'il s'agit de transit, l'acquit-à-caution délivré par l'administration des douanes sera en même temps représenté.

S'il s'agit de matières premières exotiques importées, l'acquit ou permis mentionné ci-dessus, sera également représenté.

La déclaration donnera l'indication suffisamment détaillée des marchandises expédiées.

Les acquits-à-caution *déchargés* ou les acquits de paiement ou permis de sortie ou d'entrée, à produire pour obtenir la réduction stipulée, devront être conformes, quant à l'espèce, au poids ou à la quantité des marchandises, à la déclaration faite au bureau de départ de la station du chemin de fer.

ART. 3. Les marchandises de roulage faisant partie de la première classe ou qui y sont assimilées, sont les suivantes :

Ardoises, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en

barils, clous, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, engrais, fers en barres ou étirés, graines, lin et étoupes emballées, houille, marbres en blocs, métaux en fonte, en saumons et en lingots, ainsi que mitraille ou limaille en barils, minerais, os, pannes, pavés, pierre de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, terre, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisse et objets analogues.

La troisième classe comprend les cristaux, glaces, porcelaines, ainsi que les faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, ainsi que les objets encombrants et d'un transport difficile ou dangereux.

Les marchandises de la deuxième classe se composent de toutes celles qui ne sont pas dénommées comme faisant partie de la première ou de la troisième classe.

ART. 4. Tout transport de bétail, par charge complète d'un waggon, jouira d'une réduction de 20 p. % sur les prix du tarif n° 6.

ART. 5. Les cotons et laines continueront à être admis au poids.

ART. 6. Pour les articles de messageries transportés par les convois de voyageurs, les prix seront calculés de 10 en 10 kilog., d'après la taxe fixée par 100 kilog., pour autant que cette taxe ne soit pas inférieure à celle des articles de 5 kilog. et au-dessous, fixée à fr. 0-60, quelle que soit la distance.

ART. 7. Seront admis au transport par 100 kilog. et remis à domicile, à la troisième classe du tarif n° 8, les liquides et les colis ou objets indistinctement, d'un poids de plus de 50 kilog. et qui seraient remis au bureau deux heures avant le départ du convoi.

Au-dessus de 100 kilog., la taxe sera perçue de 10 en 10 kilog.

ART. 8. Pour les marchandises expédiées d'une station de la ligne du Nord à une station de la ligne du Midi et réciproquement, les prix seront réduits du montant des frais de la remise à domicile, qui ont été compris, par double emploi, au tarif n° 8.

ART. 9. Le prix de parcours sur les embranchements sera réglé d'après la distance, à raison de fr. 0-10 par 100 kilog. et par lieue, sans qu'il soit admis de subdivision en-dessous d'une demi-lieue.

Bruxelles, le 21 avril 1842.

L. DESMAISIÈRES.

N° XXV.

Arrêté ministériel du 25 octobre 1842. — Tarifs.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté royal du 2 septembre 1840, qui autorise le Ministre des Travaux Publics à apporter des modifications provisoires aux tarifs du chemin de fer ;

Vu l'arrêté royal du 22 mars 1842 et revu l'arrêté ministériel du 21 avril suivant ;

Considérant que, par suite de l'augmentation et de l'économie respectivement obtenues dans les recettes et dépenses d'exploitation, tant par l'effet des divers prix de transport que par le chargement plus complet des waggonnets et par la réduction des frais de camionnage, il est devenu possible d'introduire dans le transport des marchandises quelques modifications de nature à concilier les intérêts du commerce et ceux du trésor ;

Sur la proposition du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

La commission des tarifs entendue ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Provisoirement toute expédition de charbons (houilles) par charge complète d'un convoi, pour une distance de vingt lieues et au-dessus, jouira d'une réduction de 20 p. % sur les prix du tarif.

Une remise de 30 p. % sera accordée à toute expédition de charbons par charge complète d'un convoi, pour les transports destinés à l'exportation.

ART. 2. La remise de 10 p. % accordée à tout chargement complet de waggon pour les marchandises appartenant à la 2^e et à la 3^e classe, est portée à 20 p. % pour les marchandises dont la dénomination suit :

Bières, bois de teinture, farines, poteries de grés, cuirs, peaux, écorces en sacs et tabacs en feuilles.

ART. 3. Tout transport de chevaux et bétail par chargement complet de waggon, jouira sur les prix du tarif n° 6, d'une remise de 25 p. %.

ART. 4. Le transport des marchandises par location de waggon, continuera à être accordé aux expéditeurs qui en feront la demande, et ce, moyennant le prix de fr. 2-70 par lieue et par waggon.

Le prix sera réduit à fr. 2-50 pour tout transport à une distance de 20 lieues et au-dessus.

ART. 5. Les prix respectifs de 25, 30 et 35 centimes perçus pour la remise à domicile des grosses marchandises, sont fixés à fr. 0-25 pour les trois classes de marchandises indistinctement et pour toute expédition de plus de 500 kilog.

Ce prix de fr. 0-25 pour la remise à domicile sera toujours perçu intégralement et ne subira aucune des réductions accordées sur les prix de transport.

Les expéditions de moins de 500 kilog. continueront à être taxées aux prix de la 3^e classe du tarif n° 8.

ART. 6. La réduction accordée par l'arrêté du 21 avril 1842, sur le montant du transport des marchandises *en transit*, aura lieu au bureau de départ sur la production de l'acquit-à-caution, sans exiger qu'il ait été déchargé au bureau frontière des douanes.

ART. 7. Le chargement ou le déchargement des marchandises transportées en vrac ou par location de waggon, s'effectuera aux stations principales par les ouvriers et aux soins de l'administration, au prix de fr. 0-05 par 100 kilog. et de fr. 2 par waggon.

ART. 8. La station intermédiaire d'Audeghem sera à l'avenir tarifée aux mêmes prix que la station de Termonde pour les transports de marchandises.

ART. 9. Les réductions de prix accordées tant par le présent arrêté que par ceux du 22 mars et du 21 avril 1842, aux transports par charges complètes, aux transports à l'exportation, à l'importation et en transit et à ceux à des distances de 20 lieues et plus, ne pourront, dans aucun cas, être accordées simultanément pour une même expédition.

ART. 10. Le présent arrêté sera mis à exécution à dater du 1^{er} décembre 1842.

Une expédition en sera adressée à la commission des tarifs, afin qu'elle puisse suivre l'expérience des modifications qui y sont établies et faire, dans les trois mois, un rapport sur leurs résultats.

Bruxelles, le 25 octobre 1842.

L. DESMAISIÈRES.

N° XXVI.

Arrêté ministériel du 14 avril 1843. — Tarifs.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu l'arrêté royal du 2 septembre 1840, qui autorise le Ministre des Travaux Publics à apporter des modifications provisoires aux tarifs du chemin de fer ;

Vu l'arrêté royal du 22 mars 1842 et les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants, réglant les tarifs des transports par chemin de fer ;

Vu également l'arrêté royal du 22 mars 1842, qui proroge le mandat de la commission instituée le 14 juin 1841, pour l'examen des tarifs du chemin de fer ;

Considérant que le nombre plus grand de stations intermédiaires et l'ouverture successive des diverses parties de la ligne du Midi, de Bruxelles à Tubise, de Tubise à Soignies, de Soignies à Jurbise, de Jurbise à Mons, et enfin, de Mons à Quiévrain, ont eu pour résultat l'introduction de tarifs qui diffèrent en quelques points des tarifs en vigueur sur les autres lignes ;

Voulant mettre les tarifs de la ligne du Midi, autant que possible, en harmonie avec ceux des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest ;

Revu le livret réglementaire des tarifs, publié à l'occasion de la mise à exécution des tarifs du 22 mars 1842 ;

Sur la proposition du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

La commission des tarifs entendue,

Arrête :

ART. 1^{er}. A dater du 1^{er} mai 1843 et en attendant la révision générale des tarifs, qui aura lieu pour le moment où le système complet des lignes décrétées sera terminé, les prix de transport sur la ligne du Midi seront perçus conformément aux tarifs ci-annexés.

ART. 2. La nouvelle édition du livret réglementaire général des tarifs est approuvée pour être mise à exécution, à partir du 1^{er} mai 1843.

ART. 3. La commission des tarifs est chargée de s'occuper, dès à présent, de la révision générale des tarifs, pour le moment où toutes les lignes seront livrées à l'exploitation.

Expédition du présent arrêté sera adressée à la commission des tarifs et au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, pour information et exécution.

Bruxelles, le 14 avril 1843.

L. DESMAISIÈRES.

VOYAGEURS.

STATIONS DE DÉPART.		DESTINATIONS.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
		BRUXELLES.			HAL.			TUBISE.			BRAINE.			SOIGNIES.			JURBISE.			MONS.			JENMAPPES.			ST-GHISLAIN.			THULIN.			QUIÉVRAIN.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
BRUXELLES.....	.	.	.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									

BAGAGES.

Prix calculés à raison de 100 kil. — Minimum de la taxe à fr. »-50.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.										
	BRUXELLES.	HAL.	TUBISE.	BRABE.	SOIGNIES.	JURBIS.	MONS.	JENNAPPES.	ST-CHISLAIN.	THULIN.	QUIÉVRAIN.
BRUXELLES.....	.										
HAL.....	» 90	.									
TUBISE.....	1 20	» 30	.								
BRABE-LE-COMTE.....	1 80	» 90	» 60	.							
SOIGNIES.....	2 40	1 50	1 20	» 60	.						
JURBIS.....	3 00	2 10	1 80	1 20	» 90	.					
MONS.....	3 60	2 70	2 40	1 80	1 50	» 90	.				
JENNAPPES.....	3 90	3 00	2 70	2 10	1 80	1 20	» 30	.			
ST-CHISLAIN.....	4 20	3 30	3 00	2 40	2 10	1 50	» 60	» 30	.		
THULIN.....	4 50	3 60	3 30	2 70	2 40	1 80	» 90	» 60	» 30	.	
QUIÉVRAIN.....	4 80	3 90	3 60	3 00	2 70	2 10	1 20	» 90	» 60	» 30	.
MANAGE.....	2 70	1 80	1 50	1 50	1 50	1 80	2 70	3 00	3 30	3 90	4 20

PETITES MARCHANDISES. (TRANSPORT A DOMICILE.)

(Prix par 100 kilog.) Les colis de 5 kilog. et au-dessous paient 60 centimes pour toute distance.

DESTINATIONS.

STATIONS		BRUXELLES.				HAL ET TUBISE.				BRAINE ET SOIGNIES.				JURDISE.				MONS.				JENNAPPES ET ST-GHISLAIN.						
		De 5	50	500		De 5	50	500		De 5	50	500		De 5	50	500		De 5	50	500		De 5	50	500		De 5	50	500
		A	A	A	4,000 kil.	A	A	A	4,000 kil.	A	A	A	4,000 kil.	A	A	A	4,000 kil.	A	A	A	4,000 kil.	A	A	A	4,000 kil.	A	A	A
		(1).	(2).			(1).	(2).			(1).	(2).			(1).	(2).			(1).	(2).			(1).	(2).			(1).	(2).	
DE DÉPART.																												
BRUXELLES			"	"																								
HAL ET TUBISE		1 00	" 75	" 65		"	"	"		"	"	"		"	"	"		"	"	"		"	"	"		"	"	
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES		1 75	1 05	" 95		1 25	" 85	" 75		"	"	" 65		1 00	" 75	" 55		"	"	"		1 00	" 75	" 65		"	"	
JURDISE		2 50	1 35	1 25		1 75	1 05	" 95		"	"	" 85		"	"	" 75		"	"	"		"	"	" 55		"	"	
MONS		3 00	1 55	1 45		2 25	1 25	1 15		1 50	" 95	" 85		2 00	" 75	" 65		1 50	" 75	" 65		1 00	" 75	" 65		"	"	
JENNAPPES ET ST-GHISLAIN .		3 50	1 75	1 65		2 75	1 45	1 35		2 00	1 15	1 05		1 50	" 75	" 65		1 00	" 75	" 65		1 00	" 75	" 65		"	"	
THULIN ET QUIÉVRAIN . . .		4 00	1 95	1 85		3 25	1 65	1 55		2 50	1 35	1 25		2 00	" 75	" 65		1 50	" 75	" 65		1 00	" 75	" 65		"	"	

(1) Sans que la taxe puisse être inférieure à celle des articles de 5 kil. et au-dessous.

(2) Sans que la taxe puisse être inférieure à celle des articles de 50 kil.

ÉQUIPAGES.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.											
	BRUXELLES.		HAL ET TUBISE.		BRAINE ET SOIGNIES.		JURBISE.		MONS.		JENNAPPES ET ST-GHISL.	
	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à	Voitur ^s à
	4 roues	2 roues	4 roues	2 roues	4 roues	2 roues	4 roues	2 roues	4 roues	2 roues	4 roues	2 roues
BRUXELLES.....	.	.										
HAL ET TUBISE.....	12 00	8 00	.	.								
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	21 00	14 00	15 00	10 00	.	.						
JURBISE.....	30 00	20 00	21 00	14 00	12 00	8 00	.	.				
MONS.....	36 00	24 00	27 00	18 00	18 00	12 00	9 00	6 00	.	.		
JENNAPPES ET ST-GHISLAIN.	42 00	28 00	33 00	22 00	24 00	16 00	12 00	8 00	9 00	6 00	.	.
THULIN ET QUIÉVRAIN.....	48 00	32 00	39 00	26 00	30 00	20 00	18 00	12 00	12 00	8 00	9 00	6 00

CHEVAUX ET BÉTAIL.

DESTINATIONS.

STATIONS DE DÉPART.

STATIONS DE DÉPART.	BRUXELLES.						HAL ET TUBISE.						BRAINE ET SOIGNIES.						JURBISE.						MONS.						JENNAPPES ET ST-GHISLAIN.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un wagon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou vœux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou vœux, 1 à 10 moutons.		2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un wagon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou vœux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou vœux, 1 à 10 moutons.		2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un wagon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou vœux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou vœux, 1 à 10 moutons.		2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un wagon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou vœux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou vœux, 1 à 10 moutons.		2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un wagon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou vœux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou vœux, 1 à 10 moutons.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
BRUXELLES	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° XXVII.

État comparatif du matériel, en locomotives et en voitures, pendant 1842.

ÉPOQUES.		LOCOMOTIVES.						VOITURES POUR LES VOYAGEURS.									
		DE 14 FOUCES.	DE 13 FOUCES.	DE 12 $\frac{1}{2}$ FOUCES.	DE 12 FOUCES.	DE 11 FOUCES.	NOMBRE TOTAL DE LOCOMOTIVES.	NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	BERLINES		DILIGENCES.	CH.-A-BANCS		WAGGONS.		A l'usage de la poste aux lettres.	
									ROYALES.	ORDINAIR ^e .		A GLACES.	ORDINAIR ^e .	COUVERTS.	DÉCOUV.	DILIGENC ^e .	CH.-A-B.
1842	1 ^{er} janvier.....	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	169	38	1	2
.	20 janvier.....	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	165	38	1	2
.	20 février.....	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	.	172	38	1	2
.	1 ^{er} avril.....	18	6	43	39	20	126	119	2	4	96	170	.	172	38	1	2
.	1 ^{er} mai.....	18	7	43	39	20	127	123	2	4	95	183	.	173	39	2	2
.	1 ^{er} juin.....	18	7	43	39	20	127	123	2	4	95	184	.	173	39	2	2
.	1 ^{er} juillet.....	18	7	44	39	20	128	124	2	4	95	189	.	173	39	2	2
.	1 ^{er} août.....	18	7	44	39	20	128	124	2	4	95	189	.	173	39	2	2
.	1 ^{er} septembre.....	18	7	44	39	20	128	126	2	4	95	189	.	174	39	2	2
.	1 ^{er} octobre.....	18	7	44	39	20	128	127	2	4	95	187	.	174	39	2	2
.	1 ^{er} novembre.....	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	.	174	39	2	2
.	1 ^{er} décembre.....	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	.	171	49	2	3
1843	1 ^{er} janvier.....	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	.	171	49	2	4

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état.....	16	5	30	28	17	96	99	2	3	73	146	.	147	13	1	1	266
En réparation.....	2	1	13	11	3	30	20	.	1	22	23	9	22	25	.	1	163
En construction.....	5	8	.	.	.	13	22	.	.	.	14	.	.	.	.	.	14

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état.....	11	7	35	30	12	95	106	1	2	70	105	.	133	46	2	3	357
En réparation.....	7	1	9	9	8	34	21	1	2	25	82	.	33	3	.	1	167
En construction.....	5	5	.	.	.	10	15	.	.	.	.	.	.	84	.	.	94

COMPARAISON DE LA SITUATION AU

1842	1 ^{er} janvier.....	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	169	38	1	2
1843	1 ^{er} janvier.....	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	.	171	49	2	4
Différence au 1 ^{er} janvier 1843.		—	2	1	—	—	3	8	—	—	—	18	—	2	11	1	2
en plus.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—
en moins.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		A	B				C				X	D	E	F	G	H	I

WAGGONS POUR MARCHANDISES.							WAGGONS DE SERVICE							Observations.	
TERS, BOIS, BALLOTS, CHARRONS.	BÉTIL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.	MARCHANDISES FERMÉES.	TOTAL.	DE SECOURS.	A COAK.	DE TRAVAUX.	D'ATELIERS.	DE L'ENTRETIEN.	POUR LES PLANS INCLINÉS.	TOTAL.		
662	51	20	53	60	27	873	14	69	89	6	48	.	226	A.	2 locomotives de 13 pouces ont été fournies par la société de St-Léonard.
665	51	20	53	60	38	887	14	69	89	6	48	.	226	B.	1 locomotive de 12 1/2 pouces a été fournie par la société du Renard.
668	51	20	53	60	81	933	14	71	89	6	52	.	232	C.	9 tenders neufs ont été fournis.
689	51	20	53	60	90	963	14	71	89	6	52	.	232	Mais . . .	1 a été démolé.
727	51	20	53	60	120	1.031	14	71	89	6	52	2	234	Reste . . .	8 tenders neufs en plus.
737	51	20	53	60	120	1.041	14	71	89	6	52	2	234	X.	1 diligence a été appropriée en voiture pour la poste aux lettres, une autre a été construite pour servir de modèle.
737	51	20	53	60	130	1.051	14	71	89	6	52	4	236	D.	Des 18 chars-à-bancs à glaces en plus : 6 proviennent de 6 waggons couverts transformés, dont 2 étaient déjà en transformation au 1 ^{er} janvier 1842.
737	51	20	53	60	150	1.071	18	72	89	6	65	6	256	20	4 proviennent de chars-à-bancs ordinaires transformés, dont 2 étaient déjà en transformation au 1 ^{er} janvier 1842.
737	51	20	53	60	161	1.082	18	73	89	6	65	6	257	10	ont été construits entièrement neufs.
735	51	20	53	60	190	1.109	18	73	89	6	65	8	259	Mais 2	ont été appropriés pour le service de la poste aux lettres.
735	51	20	53	60	200	1.119	18	73	89	6	65	8	259	Reste 18	chars-à-bancs à glaces en plus.
776	51	20	53	60	220	1.180	18	73	89	6	77	10	273	E.	Des 9 chars-à-bancs ordinaires en moins : 2 ont été convertis en chars-à-bancs à glaces. 7 id. en waggons couverts.
794	51	20	53	60	245	1.223	18	73	89	6	77	10	273	F.	Des 2 waggons couverts en plus : 7 proviennent de 7 chars-à-bancs ordinaires transformés. 2 ont été construits entièrement neufs.
														Mais 7	4 ont été transformés en chars-à-bancs à glaces. 3 ont été mis hors d'usage pour cause de vétusté.
														Reste 2	waggons couverts en plus.
J 1 ^{er} JANVIER 1842.															
141	51	18	44	51	26	831	14	69	84	6	48	.	221	G.	17 waggons découverts ont été fournis entièrement neufs.
21	.	2	9	9	1	42	.	.	5	.	.	.	5	Mais . . .	6 ont été démolis pour cause de vétusté.
25	.	.	.	.	15	40	.	.	.	.	.	.	.	Reste . . .	11 waggons découverts en plus.
J 1 ^{er} JANVIER 1843.															
90	50	16	50	47	241	1,184	18	72	83	6	77	10	266	H.	1 diligence en plus pour la poste aux lettres provient d'une diligence ordinaire qui a été appropriée pour ce service.
14	1	4	3	13	4	39	.	1	6	.	.	.	7	I.	2 chars-à-bancs en plus pour la poste aux lettres proviennent de 2 chars-à-bancs à glaces appropriés pour ce service.
59	.	.	.	.	93	634	.	.	.	.	.	.	.	J.	136 waggons pour fers, bois, ballots, etc., ont été construits entièrement neufs.
														Mais 4	2 ont été transformés en waggons pour coak. 2 id. id. pour plans inclinés.
														Reste 132	waggons pour fers, bois, ballots, charbons, etc., en plus.
														L.	218 waggons fermés pour marchandises, en plus, ont été construits entièrement neufs.
														M.	4 waggons de secours, en plus, ont été construits entièrement neufs.
														N.	Des 4 waggons à coak en plus : 2 proviennent de waggons pour fers, bois, etc., transformés. 2 ont été construits entièrement neufs.
														O.	Les 29 waggons d'entretien, en plus, ont été construits en 1842.
														P.	Des 10 waggons pour plans inclinés en plus : 8 ont été construits entièrement neufs.
														Et . . .	2 proviennent de waggons à bois, ballots, etc., transformés.
662	51	20	53	60	27	873	14	69	89	6	48	.	226		
794	51	20	53	60	245	1,223	18	73	89	6	77	10	273		
132	—	—	—	—	218	350	4	4	—	—	29	10	47		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
J					L		M	N			O	P			

1^{er} JANVIER 1842.

141	51	18	44	51	26	831	14	69	84	6	48	.	221
21	.	2	9	9	1	42	.	.	5	.	.	.	5
25	.	.	.	.	15	40	.	.	.	.	.	.	.

1^{er} JANVIER 1843.

90	50	16	50	47	241	1,184	18	72	83	6	77	10	266
14	1	4	3	13	4	39	.	1	6	.	.	.	7
59	.	.	.	.	95	654	.	.	.	.	.	.	.

1^{er} JANVIER 1842 ET AU 1^{er} JANVIER 1843.

662	51	20	53	60	27	873	14	69	89	6	48	.	226
794	51	20	53	60	245	1,223	18	73	89	6	77	10	273
132	—	—	—	—	218	350	4	4	—	—	29	10	47
J					L		M	N			O	P	

N° XXVIII.

État du service des locomotives depuis le 1^{er} mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842.

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.							
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL
			Cylindr.	Roues motrices			8 DERNIERS MOIS.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	
1	La Flèche	88	11	60	Stephenson ..	1 ^{er} mai 1835.	3,701	4,324	2,708	1,885	2,854	1,229	2,577	19,222
2	L'Éléphant	100	14	54	Id	• • •	585	53	22	40	•	•	608	1,108
3	Stephenson	89	11	60	Id	• " •	3,897	4,285	3,702	2,349	727	•	•	14,965
4	La Rapide.....	107	11	60	Id	• juill. •	1,172	3,966	4,579	2,562	2,007	•	1,245	15,266
5	L'Éclair.....	108	11	60	Id.....	5 août •	12	5,110	4,063	2,616	35	•	•	12,946
6	Le Belge	1	11	60	Cockerill....	30 déc. •	•	2,857	4,033	2,570	1,342	•	•	10,551
7	L'Anversoise.....	2	11	60	Id	4 mai 1836.	•	2,765	4,325	1,128	1,649	1,008	814	11,659
8	L'Hercule.....	122	14	54	Stephenson ..	15 • •	•	53	•	208	2,724	1,769	2,023	6,724
9	L'Escaut	3	11	60	Cockerill....	10 juin •	•	3,225	4,076	2,874	1,550	357	•	12,082
10	Le Soleil.....	138	11	60	Stephenson ..	4 juillet •	•	2,545	5,718	2,010	710	2,423	2,731	16,157
11	Bayard.....	5	11	60	Cockerill....	16 nov. •	•	176	5,752	2,399	3,105	1,243	394	13,093
12	Le Progrès	136	12	60	Stephenson ..	7 déc. •	•	202	3,305	4,549	3,615	2,297	4,000	17,968
13	Rubens	6	11	60	Cockerill....	7 fév. 1837.	•	•	3,359	3,661	3,182	1,493	1,522	13,217
14	Arteveldo.....	7	11	60	Id.....	5 avril •	•	•	3,458	3,789	1,822	1,647	1,371	12,057
15	Godefroy de Bouillon.	4	14	54	Id.....	29 mai •	•	•	73	•	178	•	•	251
16	La Superbe.....	8	11	60	Id.....	13 juin •	•	•	2,452	2,627	2,280	1,622	554	9,535
17	James Watt.....	10	11	60	Id.....	7 août •	•	•	1,717	2,936	1,757	94	694	7,198
18	Le Commerce.....	11	12	60	Id.....	17 • •	•	•	1,828	3,601	3,059	1,834	1,108	11,430
19	Juste Lips.....	12	12	60	Id.....	29 • •	•	•	1,514	3,829	2,832	965	2,396	11,516
20	Charles-Quint	13	12	60	Id.....	9 sept. •	•	•	1,542	2,893	3,057	1,228	2,121	10,841
21	Marie de Bourgogne.	165	14	54	Stephenson ..	16 • •	•	•	65	242	1,269	889	3,568	6,053
22	Les Quatre Journées.	14	12	60	Cockerill....	27 • •	•	•	1,664	3,815	4,207	2,330	7,168	19,154
23	Marie-Thérèse	166	14	54	Stephenson ..	7 juin 1838.	•	•	•	1,251	1,114	1,716	2,641	6,722
24	Jean Van Eyck.....	171	12	60	Id.....	20 octobre •	•	•	430	4,095	3,659	3,704	2,277	14,165
25	Robert Fulton.....	16	12	60	Cockerill....	29 nov. •	•	•	660	3,787	2,445	2,810	5,471	13,173
26	St-Hubert.....	172	12	60	Stephenson ..	20 déc. •	•	•	22	4,493	3,619	4,409	5,010	17,533
27	Louvois.....	173	12	60	Id.....	9 • •	•	•	224	4,902	3,045	4,839	3,691	16,701
28	Audegherst.....	15	12	60	Cockerill....	7 avril •	•	•	•	5,468	3,851	3,536	1,536	14,391
29	Vernulaeus.....	176	11	60	Stephenson ..	4 déc. 1837.	•	•	303	3,498	1,873	1,899	2,967	10,540
30	Franklin.....	17	12	60	Cockerill....	11 janv. 1838.	•	•	•	4,260	4,580	1,955	3,729	14,524
31	Grégoire de St-Vincent.	18	12	60	Id.....	20 mars •	•	•	•	3,834	2,475	4,342	3,661	14,312
32	Puteanus	177	11	60	Stephenson ..	24 • •	•	•	•	3,952	3,075	1,485	1,952	10,464
33	Stockmans.....	174	12	60	Id.....	26 • •	•	•	•	4,814	2,702	2,606	4,199	14,321
34	La Toison d'Or....	167	14	54	Id.....	2 août •	•	•	•	55	264	247	1,938	2,504
35	Olivier le Dain....	179	11	60	Id.....	29 mars •	•	•	•	3,592	3,921	3,265	1,842	12,620

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.													TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
77	100	.	.	.	203	142	136	154	18	63	18	914	20,192	
74	313	368	184	451	666	570	594	168	.	.	.	3,338	4,496	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14,960	
.	.	.	18	27	348	41	150	247	113	172	72	1,188	16,454	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12,996	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	10	10,824	
65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65	11,754	
386	313	184	265	173	119	83	18	135	53	184	92	2,007	8,784	
.	.	19	192	233	58	97	67	52	58	.	.	776	12,858	
199	95	119	192	302	152	.	.	.	.	.	112	1,171	17,308	
92	42	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	172	13,241	
388	232	242	216	281	.	94	252	343	185	241	.	2,474	20,442	
104	.	.	.	.	.	.	.	88	171	95	144	602	13,819	
257	185	118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	560	12,647	
128	244	480	490	350	328	228	732	792	454	93	32	4,348	4,599	
318	275	147	48	21	24	.	40	.	8	80	92	1,036	10,591	
253	52	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	332	7,530	
184	16	.	40	138	192	189	24	.	.	.	38	821	12,251	
288	102	582	265	563	441	387	264	167	239	183	.	3,481	15,017	
237	75	11	.	.	.	.	.	566	762	598	530	2,779	13,620	
441	.	70	.	.	116	.	9	146	209	499	437	1,927	7,960	
68	305	.	228	86	459	739	270	770	553	298	.	3,776	22,960	
353	130	144	10	116	.	.	.	.	.	.	.	758	7,480	
500	122	23	362	505	.	.	.	454	657	584	549	3,756	17,921	
.	.	.	35	458	756	571	774	470	539	704	810	5,137	20,310	
682	487	282	77	18	18	298	116	.	.	.	.	1,976	19,529	
52	.	.	.	13	195	211	353	310	137	93	293	1,665	18,366	
177	236	106	153	233	612	502	393	292	369	415	528	4,005	18,396	
197	119	174	231	176	.	.	18	333	335	186	224	1,993	12,533	
.	.	.	55	57	254	422	141	145	635	393	205	2,307	16,831	
764	298	8	212	123	35	35	.	.	.	9	246	1,695	16,007	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10,464	
468	436	204	127	564	344	593	174	.	.	.	424	3,337	17,668	
61	59	103	77	95	778	880	668	672	545	414	562	4,914	7,418	
231	365	77	104	27	14	.	.	.	.	.	.	818	13,438	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.								
N ^o D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMEROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL
			Cylindr.	Roues motrices			8 DERNIERS MOIS.	ANNÉE ENTIÈRE.	ANNÉE ENTIÈRE.	ANNÉE ENTIÈRE.	ANNÉE ENTIÈRE.	ANNÉE ENTIÈRE.	ANNÉE ENTIÈRE.	
36	Delcaux.....	168	14	54	Stephenson ..	3 juin 1838.	.	.	.	169	1,668	2,515	3,620	7,92
37	La Meuse.....	19	12	60	Cockerill	26 mai .	.	.	.	3,718	4,857	3,263	1,039	12,87
38	Pepin de Landen...	20	12	60	Id.....	. . .	.	.	.	3,594	3,713	3,240	4,036	14,58
39	Le 17 juillet 1831...	175	12	60	Stephenson ..	23 avril .	.	.	.	3,474	3,534	2,270	4,498	13,77
40	Charles-le-Téméraire.	169	14	54	Id.....	2 août .	.	.	.	1,541	1,142	979	724	4,38
41	Duquesnoy	21	12	60	Cockerill	25 juillet .	.	.	.	2,426	3,940	2,924	1,313	10,60
42	Despautère	24	12	60	Id.....	24 . .	.	.	.	2,256	2,414	3,757	4,291	12,76
43	Breydel.....	22	12	60	Id.....	15 . .	.	.	.	3,601	4,863	1,859	2,544	12,87
44	Le Tonnerre.....	217	14	60	Stephenson ..	3 août .	.	.	.	18	3,274	1,538	2,144	6,974
45	Liévin Bauwens...	23	12	60	Cockerill	30 sept. .	.	.	.	1,855	3,876	3,728	4,010	13,46
46	Le Transit.....	38	12	60	Id.....	. . .	.	.	.	1,189	1,330	1,137	983	4,60
47	Le Congrès.....	39	12	60	Id.....	. . .	.	.	.	1,911	2,768	874	2,784	8,35
48	Cockerill.....	25	12	60	Id.....	28 . .	.	.	.	1,543	4,006	2,554	3,324	11,42
49	Palfyn	26	12	60	Id.....	30 octob. .	.	.	.	1,394	4,254	3,743	1,843	11,234
50	Marguerite de Parme.	27	14	54	Id.....	27 nov. .	.	.	.	.	990	1,718	1,366	4,074
51	Jean-sans-Peur....	238	12½	66	Stephenson ..	. . .	.	.	.	263	205	2,029	3,760	6,25
52	Champagne.....	239	12½	66	Id.....	. . .	.	.	.	.	2,620	3,169	1,244	6,993
53	Van Helmont.....	40	12	60	Cockerill	. . .	.	.	.	219	4,821	2,473	2,387	9,900
54	Ortelius.....	113	12½	66	Londgridge ..	. . .	.	.	.	.	2,141	2,446	1,850	6,437
55	Tilly.....	240	12½	66	Stephenson ..	15 janv. 1839.	.	.	.	.	2,381	3,302	1,421	7,107
56	De Lannoy.....	114	12½	66	Londgridge ..	18 . .	.	.	.	.	2,158	2,600	3,521	8,279
57	Le Lion Belge....	115	12½	66	Id.....	. . .	.	.	.	.	1,099	2,590	2,011	5,700
58	Comte Egmont....	28	14	54	Cockerill	6 février .	.	.	.	.	277	769	1,148	2,194
59	La Ville de Cologne.	44	12	60	Id.....	. . .	.	.	.	.	2,451	1,158	2,186	5,795
60	Comte De Horn....	29	14	54	Id.....	25 janvier .	.	.	.	.	80	1,544	2,317	3,941
61	Triest.....	43	12	60	Id.....	9 février .	.	.	.	.	2,657	1,778	1,373	5,808
62	Gretry	45	12	60	Id.....	26 . .	.	.	.	.	2,098	3,071	3,075	8,244
63	Charles Martel....	241	12½	66	Stephenson ..	14 mars .	.	.	.	.	3,241	3,622	3,993	10,856
64	La Constitution....	30	14	54	Cockerill	22 . .	.	.	.	.	18	1,271	1,830	3,119
65	Teniers.....	32	14	54	Id.....	3 avril .	.	.	.	.	18	3,131	4,593	7,74
66	Jordaens.....	31	14	54	Id.....	19 . .	.	.	.	.	797	377	1,958	3,12
67	Quentin Metsis	33	14	54	Id.....	27 . .	.	.	.	.	18	26	2,110	2,184
68	Notger.....	242	12½	66	Stephenson ..	7 mai .	.	.	.	.	2,971	1,988	3,434	8,393
69	Le St-Michel.....	1	13	66	Soc. du Renard.	. . .	.	.	.	.	574	655	1,886	3,115
70	Gossec.....	46	12	60	Cockerill	30 juin .	.	.	.	.	1,432	3,665	4,212	9,309

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.

FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
313	331	294	254	624	89	438	303	434	511	415	4,447	12,419	
173	254	.	.	10	86	529	458	157	221	95	2,137	15,014	
567	523	.	.	.	.	27	65	322	131	449	2,369	16,952	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13,776	
160	224	96	.	8	96	174	74	32	.	80	1,168	5,554	
144	56	112	128	24	.	.	8	88	96	177	937	11,540	
474	651	493	458	685	432	643	678	447	17	33	5,011	17,729	
39	129	.	.	.	.	.	.	.	118	488	942	13,809	
.	17	268	360	.	44	.	61	10	.	.	945	7,919	
.	.	.	73	361	492	487	438	207	379	18	2,455	15,924	
226	94	.	156	153	255	161	70	.	.	.	1,456	6,095	
.	.	.	.	.	.	104	139	367	259	427	1,304	9,641	
348	394	236	90	198	210	266	270	222	356	144	3,151	14,578	
157	217	292	166	.	.	.	.	.	.	.	1,176	12,410	
259	34	161	67	125	240	394	374	518	365	163	2,844	6,918	
325	418	46	46	139	124	86	170	278	319	197	2,426	8,683	
.	.	.	.	.	154	27	8	.	.	.	189	7,122	
176	309	331	317	419	357	40	.	.	.	269	2,471	12,371	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6,437	
387	364	312	253	93	259	253	182	563	598	402	3,699	10,806	
63	.	48	120	219	234	325	171	301	289	249	2,198	10,477	
111	230	28	.	.	.	.	36	69	112	124	710	6,410	
13	75	22	149	210	24	73	428	512	390	219	2,177	4,371	
171	47	.	.	.	.	318	161	148	101	127	1,331	7,126	
627	492	.	.	.	9	255	169	116	94	405	2,505	6,446	
177	168	278	266	303	127	529	153	118	180	158	2,782	8,590	
244	704	.	.	.	.	.	647	317	43	.	2,462	10,726	
.	461	411	546	225	283	480	736	659	681	503	4,985	15,841	
583	534	33	497	636	625	623	385	.	124	462	4,837	7,956	
163	118	189	110	.	649	219	708	677	549	370	3,937	11,679	
302	288	.	.	38	245	216	173	.	.	.	1,526	4,658	
202	386	277	221	92	73	81	33	225	313	460	2,584	4,738	
96	442	334	202	176	126	.	.	.	23	132	1,641	10,084	
516	508	547	63	.	.	.	.	291	705	303	3,289	6,404	
380	131	.	.	.	379	64	502	371	696	238	3,481	12,790	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.								
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMEROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL
			Cylindr.	Roues motrices.			8 DERNIERS MOIS.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	ANNÉE ENTÈRE.	
71	Le Sanglier des Ar- dennes.	47	12	60	Cockerill....	30 juin 1839.	.	.	.	.	2,008	4,249	4,033	10,300
72	Froissard	34	14	54	Id	.	.	.	.	.	1,708	1,539	2,492	5,740
73	Van Dyck.....	2	13	66	Soc. du Renard.	1 ^{er} juillet .	.	.	.	.	2,389	2,918	2,832	8,139
74	La Victoire.....	49	12	60	Cockerill....	13 août .	.	.	.	.	1,309	2,796	2,069	6,174
75	Dodonæus.....	3	13	66	Soc. du Renard.	13 juillet .	.	.	.	.	1,218	2,997	4,082	8,300
76	J.-J.-Ph. Vilain XIII.	35	14	54	Cockerill....	13 août .	.	.	.	.	623	2,970	4,115	7,708
77	Ph. De Comines....	48	12	60	Id	.	.	.	.	.	1,149	3,112	2,813	7,074
78	Pierre l'Hermite....	4	13	66	Soc. du Renard.	12 .	.	.	.	.	1,192	1,335	2,047	4,574
79	Charles de Lorraine.	53	12½	66	Cockerill....	1 ^{er} sept. .	.	.	.	.	1,216	3,245	2,511	6,972
80	Annessens	61	11	60	Id.	17 .	.	.	.	.	491	1,672	2,051	4,214
81	Marnix	62	11	60	Id	27 .	.	.	.	.	479	1,769	2,144	4,392
82	Brederode.....	63	11	60	Id	24 .	.	.	.	.	.	1,707	1,974	3,681
83	Mercator.....	51	12½	66	Id	16 octob. .	.	.	.	.	404	2,722	3,671	6,797
84	Le Rhin.....	52	12½	66	Id	.	.	.	.	.	769	2,697	3,611	6,077
85	Maria.....	5	13	66	Soc. du Renard.	.	.	.	.	.	332	2,598	1,591	4,521
86	Geneviève de Brabant.	53	12½	66	Cockerill....	12 nov. .	.	.	.	.	.	2,631	1,545	4,176
87	Bucquoi.....	245	12½	66	Stephenson ..	13 .	.	.	.	.	.	4,235	2,886	7,121
88	Lairesse.....	54	12½	66	Cockerill....	8 janv. 1840.	.	.	.	.	.	4,938	2,969	7,907
89	Baudouin de Jérusalem	64	11	60	Id	.	.	.	.	.	.	.	331	331
90	Le Franchimontois..	6	12½	66	Soc. du Renard.	25 .	.	.	.	.	.	3,705	2,272	5,977
91	Jacques Vandenberg.	55	12½	66	Cockerill....	1 ^{er} février .	.	.	.	.	.	5,256	3,450	8,706
92	Hennepin.....	123	12½	66	Londgridge ..	13 .	.	.	.	.	.	.	.	.
93	Aguillon.....	124	12½	66	Id	15 .	.	.	.	.	.	2,996	3,088	6,084
94	St-Léonard.....	1	12	60	Soc. St-Léonard.	17 .	.	.	.	.	.	3,860	4,040	7,900
95	Jacques De la Laing.	7	12½	66	Soc. du Renard.	.	.	.	.	.	.	2,282	2,394	4,676
96	Antine.....	56	12½	66	Cockerill....	20 .	.	.	.	.	.	3,363	4,866	8,229
97	Jean-le-Victorieux..	57	12½	66	Id	.	.	.	.	.	.	2,239	3,601	5,840
98	Moyerus	59	12½	66	Id	.	.	.	.	.	.	1,330	2,049	3,379
99	Helena.....	296	12½	66	Stephenson ..	25 .	.	.	.	.	.	2,278	1,747	4,025
100	Firefly.....	49	12	60	Fenton Murray.	25 mars .	.	.	.	.	.	1,318	1,426	2,744
101	Cleynaerts	58	12½	66	Cockerill....	8 avril .	.	.	.	.	.	1,327	2,039	3,366
102	Frédéric De Mérode.	60	12½	66	Id	.	.	.	.	.	.	1,295	2,512	3,807
103	Dumonceau.....	65	12½	66	Id	.	.	.	.	.	.	1,840	2,576	4,416
104	Atlas	"	12	60	Scharp Roberts.	15 .	.	.	.	.	.	1,381	3,317	4,698
105	Busbecq.....	8	12½	66	Soc. du Renard.	6 mai .	.	.	.	.	.	1,260	1,450	2,710

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.													TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAL.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
440	396	469	406	358	260	301	276	394	334	364	228	4,224	14,514	
.	.	386	67	75	.	.	.	181	697	533	538	2,477	8,216	
392	457	320	440	538	267	.	.	.	.	9	95	2,518	10,657	
298	276	386	184	258	108	264	221	252	367	238	310	3,162	9,336	
291	48	.	.	.	78	91	.	128	32	8	80	756	9,053	
649	454	209	521	.	.	.	.	.	.	.	.	1,833	9,541	
294	239	221	258	265	252	150	149	252	216	230	269	2,822	9,896	
342	419	357	156	405	99	328	180	371	64	18	125	2,864	7,439	
294	313	386	221	257	216	281	252	77	36	380	544	3,257	10,229	
123	110	176	158	123	132	198	106	220	132	172	57	1,707	5,924	
158	132	132	18	264	40	66	158	53	119	119	115	1,374	5,766	
132	141	106	220	22	224	145	145	123	158	105	.	1,521	5,202	
287	116	.	272	232	101	194	305	271	265	290	162	2,495	9,292	
75	291	381	189	493	372	493	195	220	537	423	422	4,091	12,168	
221	94	131	137	66	126	206	240	272	145	129	.	1,767	6,288	
10	187	253	306	322	357	514	373	80	375	.	343	3,120	7,296	
332	331	368	221	288	216	288	285	283	199	518	200	3,529	10,650	
292	252	246	255	.	194	287	268	277	31	49	183	3,434	10,371	
.	.	.	.	.	.	.	173	172	16	38	52	451	782	
314	24	.	112	192	338	485	393	163	269	274	150	2,716	8,693	
350	83	304	303	348	384	640	625	429	.	.	.	3,469	12,175	
.	74	184	184	.	.	.	.	180	324	293	322	1,561	1,561	
379	202	309	77	330	262	358	491	412	503	18	381	3,727	9,811	
586	454	290	141	70	158	201	273	189	387	368	282	3,399	11,299	
174	305	96	96	197	15	.	124	145	482	495	356	2,485	7,161	
446	478	534	167	295	161	.	134	348	276	750	509	4,098	12,327	
448	577	352	752	541	396	218	230	174	.	64	508	4,260	10,100	
330	310	510	341	317	171	170	406	264	99	232	156	3,306	6,685	
35	533	325	282	669	28	78	129	181	78	78	141	2,587	6,612	
273	53	66	495	369	408	73	69	61	19	48	116	2,050	4,824	
301	176	281	281	85	171	122	104	251	460	419	475	3,126	6,492	
324	163	190	190	215	283	61	98	308	440	477	647	3,396	7,204	
271	261	230	210	87	24	.	325	168	186	212	151	2,125	6,541	
.	106	247	339	418	118	193	927	294	269	438	410	3,259	7,957	
82	326	48	98	341	268	244	350	158	32	149	138	2,234	4,944	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.								
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMEROS DE FABRIQUE.	DIAMETRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL
			Cylindr.	Roue. motrices.			8 DEVIERS NON.	ANNÉE ENTIERE.	ANNÉE ENTIERE.	ANNÉE ENTIERE.	ANNÉE ENTIERE.	ANNÉE ENTIERE.	ANNÉE ENTIERE.	
106	Varin.....	300	12½	66	Stephenson ..	19 mai 1840.	.	.	.	.	.	3,629	5,207	8,836
107	Gramaye.....	126	12½	66	Londgridge ..	. . .	.	.	.	.	.	1,112	4,576	5,688
108	Philippe-le-Bon....	127	12½	66	Id.....	. . .	.	.	.	.	.	2,097	4,300	6,397
109	Rubruquis.....	131	12½	66	Id.....	. . .	.	.	.	.	.	.	59	59
110	Rega.....	9	12½	66	Soc. du Renard.	6 juin .	.	.	.	.	.	4,715	5,518	10,233
111	Plantin.....	74	12	60	Cockerill....	18 juillet .	.	.	.	.	.	733	2,360	3,093
112	Verheyen.....	133	12½	66	Londgridge ..	6 août .	.	.	.	.	.	.	.	.
113	Velbruck.....	71	12½	66	Cockerill....	26 . . .	.	.	.	.	.	.	642	642
114	Lombard.....	72	12½	66	Id.....	31 . . .	.	.	.	.	.	.	403	403
115	Jacques De Guyse..	70	12½	66	Id.....	7 sept. .	.	.	.	.	.	.	275	275
116	Baudouin de Constan- tinople.	134	12½	66	Londgridge ..	15 . . .	.	.	.	.	.	110	4,241	4,351
117	Beck.....	2	12	60	Soc. St-Léonard.	. . .	.	.	.	.	.	.	3,615	3,615
118	Van Meteren.....	73	12½	66	Cockerill....	. . .	.	.	.	.	.	.	3,618	3,618
119	Natalis.....	75	12½	66	Id.....	3 octob. .	.	.	.	.	.	.	.	.
120	Delcour.....	3	12	60	Soc. St-Léonard.	24 . . .	.	.	.	.	.	.	148	148
121	La loi du 1 ^{er} mai 1834.	76	12½	66	Cockerill....	16 nov. .	.	.	.	.	.	.	2,388	2,388
122	Bollandus.....	77	12½	66	Id.....	2 déc. .	.	.	.	.	.	.	1,514	1,514
123	Bulkens.....	80	12½	66	Id.....	17 fév. 1841.	.	.	.	.	.	.	2,305	2,305
124	La Ruelle.....	10	12½	66	Soc. du Renard.	19 mars .	.	.	.	.	.	.	1,268	1,268
125	Sanderus.....	4	12	60	Soc. St-Léonard.	18 juin .	.	.	.	.	.	.	576	576
126	Roland De Lattre...	5	13	66	Id.....	20 sept. .	.	.	.	.	.	.	248	248
127	Van Espen.....	8	13	66	Id.....	8 mars 1842.	.	.	.	.	.	.	.	.
128	Van der Mersch....	12	12½	60	Soc. du Renard.	13 avril .	.	.	.	.	.	.	.	.
129	.....	11	13	66	Soc. St-Léonard.	15 nov. .	.	.	.	.	.	.	.	.
Totaux..							10,074	29,561	61,594	129,755	174,577	236,221	298,393	940,158

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.												TOTAL GÉNÉRAL.	<i>Observations.</i>
FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
352	479	176	67	526	563	352	28	528	563	563	4,833	13,669	
160	100	322	236	285	111	232	344	202	437	413	2,860	8,548	
.	352	395	326	17	184	250	.	.	938	915	3,623	10,020	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	392	323	715	774	
134	464	374	246	.	51	246	419	431	266	330	2,961	13,194	
10	235	306	114	126	4	.	317	207	239	375	1,933	5,026	
277	406	339	442	384	357	368	384	438	99	51	3,724	3,724	
317	493	368	171	293	293	342	378	267	398	423	4,096	4,738	
385	463	342	366	220	330	172	192	186	236	242	3,512	3,914	
297	196	196	415	537	561	659	333	239	349	502	4,749	5,024	
386	.	278	250	379	704	268	553	392	.	.	3,735	8,086	
106	405	462	616	639	597	452	.	.	.	318	4,038	7,653	
387	298	232	147	288	180	268	80	86	468	138	2,922	6,440	
232	516	682	720	580	728	870	764	631	514	466	6,703	6,703	
399	294	91	323	552	.	127	520	555	536	338	3,961	4,109	
334	403	265	186	232	138	67	127	252	136	132	2,597	4,985	
235	151	293	293	268	12	289	195	329	260	388	3,086	4,600	
426	211	386	317	70	352	132	74	138	129	187	2,937	5,242	
418	299	389	155	119	435	384	227	75	304	.	3,243	4,508	
106	228	660	360	329	501	756	296	244	212	317	4,660	5,236	
61	391	391	.	307	439	518	434	111	.	.	2,781	3,029	
.	81	81	500	293	464	146	57	479	451	623	3,175	3,175	
.	.	.	817	244	366	300	342	279	286	494	2,628	2,628	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	32	314	346	346	
25,532	27,056	23,516	24,562	23,758	25,679	27,296	27,314	27,132	28,166	28,887	317,818	1,257,973	

RÉPARTITION

du nombre total de lieues parcourues pendant l'année 1842, entre les divers services.

DÉSIGNATION DES MOIS.	SERVICES.				Observations.
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TRANSPORTS DE SABLE.	TOTAL.	
Janvier.	19,599	8,498	828	28,920	
Février.	17,157	7,288	1,092	25,532	
Mars	18,641	6,954	1,461	27,056	
Avril	17,116	8,844	1,056	28,516	
Mai	18,276	8,811	475	24,562	
Juin	17,849	4,808	1,106	23,758	
Juillet.	20,201	4,470	1,008	25,679	
Août	21,141	4,755	1,400	27,296	
Septembre	21,109	4,741	1,464	27,314	
Octobre	20,651	5,482	999	27,132	
Novembre	21,110	6,407	649	28,166	
Décembre	21,160	7,045	682	28,887	
Total général. . .	234,010	71,593	12,215	317,818	

N° XXIX.

*Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le principe de
l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1842.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
VOYAGEURS.		
1836 4 juillet.	Un habitant de Vilvorde.	Cet homme a été victime de son imprudence : il s'était placé entre deux waggons, le choc du départ le fit tomber.
1837 17 août.	Un boulanger de Malines.	Il s'est élané d'un waggon pendant que le convoi était en marche.
• 20 septembre.	Un voyageur.	Même cause.
• 8 octobre.	Un adjudant des pompiers de Gand.	Il s'était obstiné à rester debout sur la rampe d'un waggon.
1838 8 juillet.	Un paysan.	Son imprudence : Ayant perdu son chapeau, il s'est élané d'un waggon pendant que le convoi était en marche.
• 12 •	Plusieurs voyageurs.	Le machiniste ayant alimenté d'eau le remorqueur qu'il conduisait, le ramena vers le convoi avec trop de vitesse.
• 24 •	Un soldat déserteur étranger.	Ayant voulu remonter en waggon pendant que le convoi était en marche, il tomba sur le rail-way.
• 4 septembre.	Une femme.	Même cause.
• 29 novembre.	Un voyageur.	Il voulut monter en waggon lorsque le convoi était en marche ; ne pouvant y parvenir, il s'accrocha à la voiture et, après des efforts inutiles, il lâcha prise et tomba sur les rails.
1839 13 janvier.	Un voyageur.	Ayant voulu descendre d'une diligence pendant que le convoi était en marche, il tomba renversé sur les rails.
• 7 juin.	Un voyageur.	Ayant voulu monter sur un waggon, il tomba près des rails et fut touché par une des voitures du convoi.
1840 22 février.	Un voyageur.	Étant sorti du convoi arrêté près de Fexhe, il tomba du haut d'un viaduc.
• 28 mai.	Id.	Ayant perdu son bonnet, il voulut le rattraper en s'élançant d'un waggon en marche.
• 3 octobre.	Id.	Rencontre d'un convoi de marchandises par un convoi de voyageurs, au point de jonction des deux voies dans la station d'Anvers.
• 3 •	Id.	Mêmes causes.
1841 12 janvier.	Id.	Précipité sur le banc voisin par un choc violent provenant de la rencontre d'un convoi de marchandises.
• 12 •	Id.	Mêmes causes.
• 31 mai.	Id.	En sautant d'un waggon pour ramasser son bonnet.
• 7 juillet.	Id.	En sautant d'un waggon.
• 8 septembre.	Id.	Tombé sur un rail en sautant d'un waggon en marche.
• 8 •	Id.	Un cheval échappé d'une prairie, fut broyé par la locomotive ; sept voitures sortirent des rails.
• 11 •	Une femme de chambre.	Tombée d'une calèche chargée sur un waggon, en voulant relever une caisse prête à se détacher.
• 25 •	Deux voyageurs.	Des voitures détachées vinrent heurter le convoi arrêté pour les reprendre.
1842 11 juin.	Un voyageur.	Un convoi venant de Liège sortit des rails.
• 24 octobre.	Id.	Tombé sous la roue d'un waggon en voulant monter dans une voiture, le convoi étant en marche.
• 23 •	Id.	Un convoi sorti des rails.
EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.		
1835	Un ouvrier.	Étant ivre, il est tombé de la voiture.
1837 1 ^{er} novembre.	Un garde-convoi.	Il n'avait pas eu la précaution de rentrer dans une voiture pour passer sous le viaduc de Louvain.
1838 11 janvier.	Un garde-convoi.	On n'a jamais su positivement la cause de la chute de ce garde qui tomba en voulant passer d'un char-à-bancs dans le waggon aux bagages.
• 5 mai.	Id.	En voulant passer sur un char-à-bancs non surmonté de barres de fer, il s'accrocha à une simple latte qui, en se détachant, lui fit perdre l'équilibre et le fit tomber.
• 3 août.	Un chef d'atelier à la station de Bruxelles.	Occupé à ajuster un nouveau tuyau d'alimentation à une locomotive, il fut pris entre la locomotive et le tender qu'il ordonnait de faire approcher avant de s'être retiré.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	Observations.
été broyé par les 7 derniers wag- gons du convoi. est fait une blessure grave à la tête en tombant sur les rails. eu les deux jambes tellement mutilées par les roues d'un wag- gon que l'amputation a dû en être faite. eu la tête fracassée par les roues de deux waggon. se large blessure à la tête et une luxation au bras. voyageur eut une côte enfoncée et plusieurs autres reçurent des blessures plus ou moins graves. se des roues du dernier waggon lui coupa la jambe. le eut les deux pieds écrasés par les roues d'un waggon. eut les doigts d'un pied broyés par les roues du waggon. ois ou quatre voitures lui passè- rent sur les jambes qui furent tellement mutilées qu'elles dû- rent être amputées. se fit une légère blessure à la jambe. urt. rasé. acture aux deux jambes. ntusions au mollet. actures aux jambes (mort). ntusions. ssure à la tête. ntusions à la tête. ssure à la tête. ntusions à la tête. acture à la jambe. ntusions à la tête. ntusions. èvement blessé. ssé légèrement. u les jambes et les bras mutilés. lotté entre le mur du viaduc et es voitures du convoi, il est ombé pour ne plus se relever ers le milieu du viaduc. u le poignet droit écrasé et par uite amputé. u la tête brisée d'un coup de marche-pied. tête brisée.	Section de Malines. A une demi-lieue de Ma- lines. Station d'Anvers. Wetteren. Entre Vertryk et Louvain. Termonde. Wespelaer. Termonde. Cappelle. Station de Bruxelles. Aeltre. Fexhe. Entre Bruxelles et Hal. Station d'Anvers. Id. 2,000 mètres de la station de Malines. Id. Entre Malines et Anvers Tirlemont. Vilvorde. Entre Haecht et Malines. Vers Landen. Entre Courtray et Deynze. Entre Vilvorde et Bruxelles. Station de Thulin. Entre Malines et Termonde. Station de Bruxelles. Près de Louvain. Près de Vilvorde. Près de la plaine de Mon- plaisir. Station de Bruxelles.	On a rapporté que cet homme était ivre. Il s'est guéri de cette blessure. Il a survécu à l'amputation ; il a été nommé commis au bureau d'Aeltre, lieu de son domicile. Cet individu se trouvait dans un état complet d'ivresse. Ses blessures, quoique graves, ne donnaient pas de crainte pour sa vie. Est mort quelques jours après l'amputation. On ignore les dates précises ; il a dû subir l'ampu- tation d'une jambe. Le procès-verbal constate dix-huit blessures ou con- tusions. Est mort des suites de cette blessure. Mort deux heures après sa chute. Décédé dans le transport à l'hôpital.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1838 4 août.	Un surveillant.	Des ouvriers travaillaient sur un remblai de quelques mètres de hauteur à replacer un rail. A la vue d'un convoi inattendu de troupes, au lieu de deux remorqueurs, ils donnèrent, mais trop tard, le signal de l'arrêt. Les machinistes firent de vains efforts pour arrêter à temps les locomotives qui furent précipitées du haut du remblai entraînant avec elles les quatre premières des vingt voitures du convoi.
• 20 •	Un ingénieur, un chef-garde et un chauffeur.	Un convoi spécial avait conduit le Roi à Ostende et revenait de nuit, le pont de la Snette se trouvant malheureusement ouvert, la locomotive franchit l'ouverture du pont, mais, retenue par le poids des voitures qui s'étaient précipitées à sa suite dans la rivière, elle vint en briser deux par son recul.
• 30 septembre.	Deux ouvriers de l'administration.	Montés sur des waggons de service, que l'on envoyait à Wareme, ils eurent l'imprudence de détacher ces waggons, avant que le convoi fût arrêté : il arriva qu'au moment où la corde fut décrochée le wagon éprouva une secousse qui les fit tomber tous deux sous les roues.
• 1 ^{er} octobre.	Un machiniste.	Le convoi était attelé de deux remorqueurs. Au moment de partir, ce machiniste se trouvait entre les deux premières roues de celui qu'il conduisait. Le conducteur de la 1 ^{re} machine l'ignorant, donna le mouvement de progression et l'on n'eut que le temps de retirer le machiniste avant que les roues de la locomotive n'eussent obéi entièrement à ce mouvement.
1839 1 ^{er} janvier.	Un garde-convoi.	Est tombé du wagon des bagages. — On ne connaît point la cause de sa chute.
• 6 •	Id.	Atteint par le poteau de la lanterne placée sur le pont de Duffel, il perdit l'équilibre et tomba dans la Nèthe.
• 18 •	Un machiniste, un chauffeur et un ouvrier de la station.	L'explosion de la locomotive n° 288 de Stephenson, dont la vapeur avait été trop comprimée.
• 28 •	Un garde-convoi.	Il perdit l'équilibre en passant d'une voiture à l'autre.
• 30 mars.	Un garde-route.	Ce garde travaillait à la route, à côté des rails, lorsqu'un convoi (aujourd'hui il ne prit pas garde, malgré les avertissements réitérés du machiniste) le renversa, les deux jambes engagées sous les roues des voitures.
• 6 juin.	Un ouvrier de l'entrepreneur.	Des ouvriers de l'entrepreneur conduisaient de Cappelle vers Malines deux waggons chargés ; l'un d'eux voulut sauter sur ces waggons en marche, il tomba et fut écrasé.
• 10 •	Un chauffeur.	Monté dans la station de Duffel, sur la locomotive n° 169 qui remorquait le convoi d'Anvers pour Bruxelles, afin de graisser le mécanisme, il eut le pied pris entre la bielle et le longeron lorsqu'on desserra le frein.
• 23 •	Un ouvrier chargeur.	Occupé avec d'autres ouvriers à pousser un wagon chargé sur une voie d'évitement, il fut atteint par un wagon qui suivait.
• 24 •	Un manœuvre.	La main posée sur un buttoir de locomotive qu'il aidait à tourner, il fut atteint au coude gauche par le tender qu'on avançait dans le même moment.
• 26 •	Un garde-barrière.	En traversant la route pour fermer une barrière au moment du passage d'un convoi, il fut atteint et blessé.
• 8 décembre.	Un ouvrier.	Atteint d'étourdissement en allant chercher du coak, il tomba du wagon.
• 20 •	Un garde-barrière.	En sautant d'un wagon à bagages il fit une chute.
1840 1 ^{er} février.	Un garde-barrière.	Occupé à chasser son chien de la voie en vue d'un convoi, il fut atteint par le buttoir de la locomotive.
• 28 •	Un ouvrier de l'entrepreneur.	Pour fuir un éboulement il s'est jeté sur un wagon qui l'a blessé à la cuisse.
• 19 mars.	Un garde-convoi.	La tête hors de la portière d'une voiture, il alla heurter un poteau de barrière.
• 26 avril.	Un chauffeur.	Pendant qu'il huilait l'excentrique d'une locomotive le frein fut desserré et son bras engagé dans la roue motrice.
• 26 mai.	Un ouvrier de l'entrepreneur.	Pris entre deux waggons il eut trois côtes cassées et le cœur écrasé.
• 21 juin.	Un machiniste.	Monté sur le couvercle d'une roue motrice pour remplacer un boulon pendant que le convoi était en marche, il fut culbuté et touché à la tête par le marche-pied d'une diligence en voulant se relever.
• 23 •	Un garde-barrière.	N'ayant pas traversé assez promptement la voie pour fermer sa barrière, le convoi de Liège l'atteignit et lui écrasa les deux jambes.
• 13 juillet.	Un maçon.	Les causes sont inconnues, même de la victime qui ne s'est rien rappelé de l'événement.
• 15 •	Un piocheur.	Un sourd-muet monté sur la route allait être écrasé par le convoi de Bruxelles, lorsqu'un ouvrier s'élança sur lui et le sauva. Le piocheur, placé entre les deux voies, examine cet ouvrier et le sourd-muet, pendant que le convoi de Malines auquel il tourne le dos, le culbute et l'écrase.
• 8 septembre.	Un machiniste.	Assis sur le devant d'une locomotive pour y faire de légères réparations, il ordonna au chauffeur d'avancer avant d'avoir remplacé le couvercle des glissières : cette imprudence détermina un échappement de vapeur.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Ce surveillant reçut quelques contusions.	Corbeek-Loo.	
Le chef-garde et le chauffeur furent tués sur place. L'ingénieur, serré entre la locomotive et le tender, reçut de graves blessures.	Pont de la Saepe.	Malgré la gravité de ses blessures, l'ingénieur s'est entièrement rétabli.
Un de ces deux ouvriers fut tué sur place. L'autre en fut quitte pour une légère contusion.	Waremmé.	
Deux côtes enfoncées et plusieurs fortes contusions.	Waremmé.	Rétabli de ses blessures.
Des blessures assez fortes à la tête et quelques légères contusions. De légères contusions.	Sempst. Duffel.	Il a repris son service environ deux mois après l'accident. A repris son service quelques jours après l'accident.
Le machiniste eut la tête emportée. — Le chauffeur enlevé de la machine, retomba mort. — L'ouvrier reçut une blessure à la tête. Les roues des voitures lui fracassèrent les deux cuisses. Il eut les deux jambes coupées.	Station de Gand. Près d'Ans. Près d'Anvers.	Est mort après avoir subi l'amputation de la cuisse droite. Décédé quelques instants après son arrivée à l'hôpital d'Anvers, où il fut transporté immédiatement.
Ecrasé.	Section de Malines à Cappelle.	
Pied gauche fortement endommagé.	Station de Duffel.	
Id. écrasé.	Station de Louvain.	
Fracture de l'avant-bras et luxation du poignet.	Station de Gand.	
Fortes contusions.	Près de Bost.	
Tué. Cuisse cassée. Jeté de côté et relevé expirant.	Monplaisir. Station de Termonde. Près Woroux.	
Hémorrhagie suivie de mort.	Entre Tirlemont et Waremmé.	
Fracture à la tête.	Station de Bruges.	
Fracture au bras.	Station de Duffel.	
Mort.	Tranchée de Waremmé.	
Id.	Entre Tirlemont et Landen.	
Id.	Commune de Muysen.	On a rapporté qu'il était ivre.
Bras droit broyé et pied gauche écrasé.	Entre Louvain et Vertryck.	
Ecrasé.	Entre Bruxelles et Vilvorde.	
Fortes brûlures sur le devant du corps.	Station de Bruxelles (Midi).	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1840 3 octobre.	Un garde-convoi.	Rencontre d'un convoi de marchandises par un convoi de voyageurs, au point de jonction des deux voies dans la station d'Anvers.
• 23 •	Un ouvrier.	En enlevant la bache d'un waggon à bagages, il est tombé du haut de ce waggon, entraîné par la rupture de l'une des courroies qu'il tenait à la main.
1841 8 janvier.	Un chauffeur.	Occupé à graisser le mécanisme d'une locomotive au moment où le convoi se mettait en marche, il eut le bras engagé dans les rais de la roue motrice.
• 12 •	Trois gardes.	Choc du convoi, près de Malines.
• 15 avril.	Un garde.	La main percée en aidant à remettre un waggon sur les rails.
• 15 mai.	Un ouvrier chargeur.	Ecrasé en passant entre deux waggons dont l'un était en mouvement.
• 11 juin.	Un ouvrier aux marchandises.	Chute d'une poutre chargée sur la voiture de l'entrepreneur de camionnage.
• 4 juillet.	Un garde.	Pris entre deux waggons en voulant, au départ du convoi, rattacher une chaîne.
• 2 mai.	Un employé aux bagages.	Atteint, en travaillant, par la roue d'un waggon.
• 11 juillet.	Un ouvrier.	Id. id.
• 30 août.	Un chef-garde.	En aidant à déplacer un chévre.
• 9 •	Un garde-impériale.	Tombé d'un waggon pendant la marche du convoi.
• 22 novembre.	Un garde.	Tombé sur la voie en passant d'un waggon à l'autre.
• 9 décembre.	Un chauffeur.	Occupé à fixer la chaîne d'attache de la locomotive au départ du convoi.
1842 17 février.	Un ouvrier.	Imprudemment placé sur le marche-pied de la locomotive, au départ du convoi il voulut retourner à la station et tomba.
• 18 avril.	Un garde-excentrique.	Pris par le marche-pied d'une voiture en voulant, à l'approche d'un convoi, retirer un levier laissé sous une balle.
• 22 •	Un ingénieur chef de station.	Tombé d'un waggon à la descente des plans inclinés.
• 24 •	Un ouvrier.	Tombé en voulant sauter du marche-pied d'un waggon sur lequel il s'était placé.
• 24 •	Un garde-barrière.	Le frein d'une voiture s'étant brisé lors de la descente d'un convoi des plans inclinés. Le convoi est allé heurter contre un amas de sable.
• 30 septembre.	Un machiniste.	Id. id.
• 16 octobre.	Un garde-barrière.	Atteint par la machine en traversant la route à l'approche d'un convoi.
• 15 décembre.	Un garde-barrière.	S'étant avancé sur le châssis de la locomotive pour graisser des pièces du mécanisme, il a glissé et a eula jambe brisée entre le châssis et la balle. Atteint par un convoi spécial en voulant se rendre à son poste.
PERSONNES ATTEINTES PAR LES CONVOIS EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.		
1837 21 décembre.	Un marchand de chiorée domicilié à Laeken.	On présume que cet homme, qui était sourd, ne s'est aperçu que trop tard de l'arrivée du convoi; on ignore pour quels motifs il se trouvait sur le rail-way.
1839 15 août.	Une femme.	Un convoi l'atteignit par suite de son obstination à vouloir traverser le chemin de fer sur la commune de Buggenhout, à environ 300 mètr. du garde-barrière, n° 27, malgré les avertissements de plusieurs personnes présentes.
1840 26 janvier.	Un enfant.	Cet enfant de 11 ans, qui allait rejoindre son père dans la tranchée Wilmeron, fut poussé, par la violence du vent, sur un convoi en marche.
• 14 novembre.	Un enfant.	Qui a voulu traverser la route au passage d'un convoi et qui n'a pu être retenu.
1841 24 septembre.	Un paysan.	S'obstinant à traverser la voie au moment où la machine rentrait dans la remise, tomba et fut victime de son imprudence.
• 9 octobre.	Un enfant.	Atteint par la locomotive en traversant la voie et jeté à 10 mètr. de distance.
1842 6 avril.	Une femme.	Se trouvant sur la voie, fut atteinte par un convoi.
• 17 novembre.	Un berger.	Atteint par un convoi en voulant sauver quelques moutons qui s'étaient probablement élançés sur la voie.
SUICIDES.		
1839 14 novembre.	Un ouvrier terrassier.	Depuis le principe de l'exploitation jusqu'au 12 novembre 1839, le chemin de fer a été un moyen de suicide pour deux individus qui sont décapités en se couchant sur le rail dans l'attente du convoi.
1841 11 septembre.	Un inconnu.	S'étant jeté sur la banquette, puis sur les rails, fut écrasé.
• 24 •	Un habitant de Zeelen.	Trouvé entre les rails; la tête, entourée d'un mouchoir, était séparée du corps.
1842 21 octobre.	Un ouvrier étranger à l'administration.	Trouvé sur le chemin près d'Anvers, la tête écrasée.
		S'est tué en se plaçant sur les rails lors du passage d'un convoi.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Blessure au pied.	Station d'Avers.	
Épaule démise.	Station de Bruxelles.	
Fracture au bras.	Station d'Ans.	
Contusions et blessures. Blessure grave. Mort. Blessures à la jambe.	Station de Wetteren. Station d'Ans. Ans.	
Blessures.	Gingelom.	
Grièvement blessé.	Anvers.	
Amputation d'un pied. Blessure au pied. Fracture d'une jambe (décédé). Fracturé des deux jambes. Décédé après l'amputation. Deux doigts écrasés et amputés. Bras écrasé et amputé.	Ans. Bruxelles. Entre Bruxelles et Vilvorde. Près de Wetteren. Deynze. Termonde.	
Blessures aux reins et à la tête, suivies de mort. Jambe cassée. Jambe broyée et amputée.	Entre Landen et Waremmes. Ans à Liège. Waremmes.	
Deux côtes fracturées, contusions à la poitrine et à l'épaule. Jambe cassée. Broyé sous les roues, relevé mort. Fractures au bras et à la jambe droite, amputation suivie mort. Écrasé.	Ans à Liège. Id. Louvain à Tirlemont. Tunnel de Cumplich. Ligne du Midi.	
A été écrasé, le convoi tout entier lui a passé sur le corps. Lancée à 10 mèt. elle expira quelques minutes après.	à 30 pas environ en deçà de la chaussée de Laeken (station de Bruxelles). Entre les bornes kilométriques n° 20 $\frac{1}{2}$ et 21.	C'est le soir, à l'arrivée du dernier convoi, que cet accident a eu lieu.
Bras cassé.	Tranchée de Wilmerson.	
Écrasé.	Près de Vilvorde.	
Id.		
La tête brisée, mort une heure après. Relevée sans vie.	Entre Tirlemont et Waremmes. Près de Tubise.	
Le corps coupé en deux.	Près de la station du nord à Bruxelles.	Le machiniste fit siffler sa machine à plusieurs reprises, mais la femme ne se retira pas.
Ecrasé. Mort.	Plaine de Monpleisir. Commune d'Ever près de Vilvorde.	
Id.	Commune de Berchem près d'Anvers.	
Tête séparée du corps.	Près de Soignies.	

N° XXX.

Tableau des prix du camionnage des marchandises, résultant de l'adjudication du 7 avril 1841.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	MARCHANDISÉS DE DILIGENC ^e		BAGAGES pour CHAQUE 50 KILOG.	TARIF N° 2.												PAR VOYAGE d'un camion ordinaire du bureau de réception à la station.	PRISE A DOMICILE par 50 KILOG.	Observations.
	Par colis de 50 kilog. et au-dessous.			PAR 100 KILOG. ET AU-DESSOUS.						AU-DESSUS DE 100 KILOG., DE 10 EN 10 KIL.								
	Fr.	Par colis de 50 à 100 kilog		1 ^{re} catégorie.		2 ^e catégorie.		3 ^e catégorie.		1 ^{re} catégorie.		2 ^e catégorie.		3 ^e catégorie.				
				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
Stations de Bruxelles (Nord et Midi).	10	14	13	14	17	20	17	20	14	17	20	14	17	20	1.35	05	Expiré le 15 novemb. 1842.	
Station de Vilvorde	15	20	15	25	30	35	30	35	25	30	35	25	30	35	1.75	05	Id. le 31 décemb. »	
Id. de Malines	13	18	15	20	25	30	25	30	20	25	30	20	25	30	1.10	04	Id. le 15 novemb. »	
Id. d'Anvers	10	15	13	13	15	19	15	19	13	15	19	13	15	19	1.25	05	Id. le 15 novemb. »	
Id. de Termonde	13	18	15	20	25	30	25	30	20	25	30	20	25	30	1.10	04	Id. le 1 ^{er} juillet »	
Id. de Gand	12	15	10	13	15	19	15	19	13	15	19	13	15	19	1.25	05	Id. le 15 novemb. »	
Id. de Bruges	09	145	095	12	15	25	15	25	12	15	25	12	15	25	1.00	06	Id. le 1 ^{er} mai »	
Id. d'Ostende	10	16	15	14	18	25	18	25	14	18	25	14	18	25	0.90	05	Id. le 1 ^{er} juillet »	
Id. de Courtray	13	18	13	20	25	30	25	30	20	25	30	20	25	30	0.75	04	Id. le 1 ^{er} juin »	
Id. de Tirlemont	13	18	15	20	25	30	25	30	20	25	30	20	25	30	1.10	04	Id. le 15 novemb. »	
Id. de Louvain	10	14	10	20	25	30	25	30	20	25	30	20	25	30	1.10	04	Id. le 15 novemb. »	
Id. de Vertryck	15	20	15	25	30	35	30	35	25	30	35	25	30	35	1.75	05	Id. le 31 décemb. »	
Id. de Landen	15	20	15	25	30	35	30	35	25	30	35	25	30	35	1.75	05	Id. le 1 ^{er} juillet »	
Id. de St-Trond	12	16	12	20	23	35	23	35	20	23	35	20	23	35	1.75	05	Id. le 1 ^{er} juin »	
Id. de Wareme	144	192	144	24	288	336	288	336	24	24	288	24	24	288	1.68	480	Id. le 1 ^{er} mai »	
Id. de Hal	17	35	35	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	1.00	05	Id. le 31 décemb. »	
Id. d'Anvers (pour Liège)	17	35	35	20	30	35	30	35	20	30	35	20	30	35	4.00	05	Id. le 17 avril »	

Tableau des contrats pour le camionnage et le factage des marchandises, passés depuis la mise en vigueur des tarifs du 22 mars 1842.

STATIONS.	DATE		PRIX.					Observations.
	DE L'APPROPRIATION.	DU COMMENCEMENT DE L'ENTREPRISE.	REMISE A DOMICILE.		PRISE A DOMICILE.	PAR CAMION de 1,000 kil. et au-dessous du bureau de réception à la station.		
			Par 100 kil. et au-dessous.	Au-dessus de 100 kil. Par 100 kil. calculé de 10 en 10 kil.				
					Par 100 kil.			
Bruxelles.	20 novembre 1842.	15 novembre 1842.	Fr. » 25	Fr. » 25	Fr. » 10	Fr. 2 00	Expiré le 31 décembre 1842.	
Malines.	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75		
Anvers.	Id.	Id.	» 22	» 22	» 10	1 50		
Louvain	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75		
Tirlemont	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75		
St-Trond.	24 mai 1842.	1 ^{er} juin 1842.	» 20	» 20	» 10	»		
Waremm.	7 mai 1842.	1 ^{er} mai 1842.	» 16	» 16	» 12	»		
Liège.	12 avril 1842.	1 ^{er} mai 1842.	» 20	» 20	» 14	1 40		
Termonde	20 juillet 1842.	1 ^{er} juillet 1842.	» 20	» 20	» 10	»		
Gand.	20 novembre 1842.	15 novembre 1842.	» 22	» 22	» 10	1 50		
Bruges.	7 mai 1842.	1 ^{er} mai 1842.	» 18	» 18	» 12	»	Résilie le 3 avril 1843. Ce contrat, bien qu'antérieur au 22 mars, était cependant établi sur les mêmes bases que ceux passés postérieurement à cette époque. Résilie le 1 ^{er} avril 1843.	
Ostende	22 juillet 1842.	1 ^{er} juillet 1842.	» 20	» 20	» 15	1 50		
Courtray	10 juin 1842.	1 ^{er} juin 1842.	» 20	» 20	» 10	»		
Mouscron	1 ^{er} février 1843.	1 ^{er} février 1843.	» 20	» 20	» 10	»		
Tournay	22 octobre 1842.	22 octobre 1842.	» 20	» 20	» 14	1 40		
Mons.	6 janvier 1842.	1 ^{er} avril 1842.	» 12	» 12	» 12	»		
Id.	2 avril 1842.	1 ^{er} avril 1842.	» 18	» 18	» 10	»		
St-Ghislain.	21 septembre 1842.	1 ^{er} octobre 1842.	» 20	» 20	» 12	»		

Le transport des marchandises aux stations de Vilvorde, Vertryck, Landen, Waremm, Hal, Ans et St-Ghislain, n'offrant pas assez d'importance, il n'a pas été passé de nouveaux contrats de factage et de camionnage pour ces stations où la prise et la remise à domicile sont actuellement effectuées par les agents de l'administration.

N° XXXII.

Soumission pour le factage et le camionage des marchandises.

Je soussigné, demeurant à
rue, n°, m'engage, sur ma personne et mes biens, meubles
et immeubles, à faire, aux conditions ci-après détaillées, le service de la prise et de la
remise à domicile des marchandises pour la station de

ART. 1^{er}. L'entreprise a pour objet le factage des marchandises en destination ou en
départ de, que l'administration fera remettre ou enlever à domicile;
ce service comprend la conduite, le camionage, l'encaissement des frais de transport,
débours, etc., le tout sous la responsabilité de l'entrepreneur.

Elle prendra cours le

ART. 2. L'entrepreneur fournira le matériel de voitures, bâches et cerceaux néces-
saires à son entreprise, ainsi que les chevaux qui seront vigoureux et porteront un
harnachement uniforme.

ART. 3. Les facteurs et conducteurs de l'entrepreneur devront porter, à leurs frais,
l'uniforme prescrit et seront tenus d'exécuter les ordres du chef de station. En cas
d'insubordination de leur part, l'entrepreneur devra pourvoir à leur remplacement;
s'il se refusait à obtempérer à l'invitation qui lui en sera faite, l'administration les
remplacera d'office.

L'entrepreneur s'oblige à choisir son personnel de facteurs parmi ceux que le chan-
gement dans le service rendra disponibles; il est entendu toutefois que l'administration
n'assume de ce chef aucune responsabilité et qu'il demeure libre de congédier ces
agents, s'il a lieu de se plaindre de leur infidélité ou de leur négligence en se confor-
mant, pour leur remplacement, aux conditions indiquées ci-dessus.

ART. 4. L'entretien des voitures, des harnais, la nourriture des chevaux, le salaire
des facteurs et voituriers demeurent exclusivement à la charge de l'entrepreneur.

ART. 5. L'entrepreneur devra avoir constamment et à ses frais, à la station, un fondé
de pouvoir muni d'une procuration régulière, pour donner aux employés de l'admini-
stration décharge des marchandises qu'il recevra.

ART. 6. Les voitures devront toujours être rendues exactement à la station, aux
heures fixées par l'administration; l'entrepreneur se conformera aux ordres de service
qu'il recevra pour assurer le prompt enlèvement des marchandises de la station ou de
chez l'expéditeur, pour les conduire à domicile ou à la station.

ART. 7. En cas de suspension totale ou partielle du service, par suite d'une cause
étrangère à l'administration, celle-ci y pourvoira par des marchés d'urgence, aux frais
de l'entrepreneur, contre lequel elle fera, en outre, valoir, au besoin, ses droits à des
dommages-intérêts, de même que pour toute infraction aux clauses qui précèdent.

ART. 8. Le chargement des marchandises sur les voitures s'effectuera aux frais de
l'administration; quant aux chargements et aux déchargements à domicile, ils auront
lieu aux frais de l'entrepreneur. Il est entendu que, dans la station ainsi qu'au bureau
de réception en ville, les facteurs et conducteurs de camions aideront, au besoin, les
ouvriers de l'administration à charger les voitures.

ART. 9. L'entrepreneur est responsable des marchandises qui lui sont confiées, du

moment où son agent en a donné décharge; cette formalité remplie, elles sont censées lui avoir été remises en bon état; sa responsabilité dure jusqu'à ce que le destinataire ait signé le livre de factage.

ART. 10. Les indemnités à payer pour pertes et avaries survenues à des marchandises, pendant le trajet de la station au domicile du destinataire, ainsi que du domicile de l'expéditeur à la station, ou pour retard dans la remise, seront acquittées par l'entrepreneur aux intéressés, aussitôt après l'évaluation; sinon le montant en sera déduit des sommes à lui payer en exécution de son contrat, et, en cas d'insuffisance de celles-ci, recouvré sur son cautionnement.

ART. 11. Les facteurs seront munis de deux registres conformes aux modèles ci-annexés, l'un pour les jours pairs, l'autre pour les jours impairs; le commis aux marchandises, après avoir inscrit sur l'un de ces registres les marchandises à remettre à domicile, en fera la délivrance contre décharge au facteur, qui, dès-lors, deviendra responsable de la prompte livraison de ces marchandises en bon état aux destinataires.

Toutes sommes portées à recevoir sur les registres de factage seront, après chaque tournée, immédiatement versées par les facteurs entre les mains du chef de bureau; ils devront aussi remettre, suivant qu'ils en auront reçu l'ordre, soit au bureau en ville, soit à la station, les articles refusés ou dont les destinataires seraient inconnus.

L'employé qui recevra ces objets émargera le livre de factage, pour la décharge de l'entrepreneur, qui ne recevra du chef de ce retour aucune indemnité; il ne lui sera payé en ce cas que le simple prix stipulé pour la remise à domicile.

Le compte de l'entrepreneur sera immédiatement réglé sur les registres après chaque tournée, et l'on indiquera en même temps dans la colonne d'observations, l'heure de départ de chaque camion.

ART. 12. Il sera payé à l'entrepreneur, pour chaque expédition de marchandises de toute espèce, ou pour chaque partie de bagages figurant sur une même lettre de voiture ou portant l'adresse du même domicile :

Du poids de 100 kilog. et au-dessous	fr.
Pour celles au-dessus de 100 kilog., par 100 kilog.	
Pour transport et responsabilité, du bureau de réception en ville à la station, par camion de de 1,000 kilog. et au-dessous	
Pour la prise à domicile, transport à la station et responsabilité pendant le parcours, par 100 kilog.	

ART. 13. L'administration se réserve le droit d'apporter aux conditions de ses tarifs tels changements qu'elle jugera nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor.

ART. 14. Pour garantie de ses engagements, l'entrepreneur présente à l'approbation de l'administration et comme cautions personnelles, les sieurs

Immédiatement après l'approbation de la soumission par M. le Ministre des Travaux Publics, l'entrepreneur versera dans la caisse du caissier-général de l'État un cautionnement de fr. . . . en numéraire ou en bons du trésor, contre quittance qui devra contenir l'imputation pour laquelle le cautionnement a eu lieu.

Il sera tenu d'informer le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, du jour où le cautionnement aura été versé; la quittance de ce dépôt sera échangée par l'entrepreneur au ministère des finances (administration du trésor public), contre un récépissé, lequel restera entre ses mains jusqu'à l'époque du remboursement; une autorisation spéciale, consignée sur cette pièce et émanée du chemin de fer, sera indispensable pour autoriser le remboursement des valeurs qu'elle représentera.

ART. 15. Le cautionnement sera versé dans les huit jours de l'approbation de la

soumission ; ce délai écoulé, l'administration se réserve le droit d'en poursuivre le recouvrement à charge de l'entrepreneur et de ses cautions.

ART. 16. L'administration du trésor public paiera directement, sur mandat de M. le Ministre des Travaux Publics, les sommes qui devront être prélevées sur le cautionnement.

ART. 17. Les paiements des sommes dues à l'entrepreneur pour son service auront lieu dans les vingt jours qui suivront l'expiration de chaque mois, sur états mensuels dressés par le chef de station, d'après les registres de factage, acceptés par l'entrepreneur, et visés par l'inspecteur chef du service des transports et par le directeur de l'administration.

Ces états seront transmis à M. le Ministre des Travaux Publics qui en ordonnera la liquidation.

ART. 18. Chacune des parties se réserve le droit de résilier le présent contrat par un avertissement signifié un mois d'avance à l'autre partie.

ART. 19. L'entrepreneur paiera tous les frais concernant son entreprise, tels que les frais d'impression, d'avertissement, de timbre, d'enregistrement et autres, résultant de la présente soumission.

Fait en triple, à , le 184 .

N° XXXIII.

***Tableau des prix de transport des marchandises par routes ordinaires et
par eau.***

(Extrait des renseignements fournis par les Chambres de commerce pour ce qui concerne le transport des grosses marchandises, et des actes de concession des services de messageries pour ce qui concerne les marchandises de diligences.)

LIEUX

LIEUX
D'EXPÉDITION.

		BRUXELLES.		ANVERS.		LOUVAIN.		TIRLEMONT.		LIÈGE.		VERVIERS.		AIX-LA-CHAPELLE.		COLOGNE.		MULHUS.		TM
		Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	
BRUXELLES.	Par routes	•	•	•	•	2.50	1.00	•	•	1.30	2.25	•	3.75	•	4.25	•	5.50	•	•	2.40
	Par eau	•	•	•	0.20 à 0.25	•	0.40 à 0.50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2.10
ANVERS	Par routes	•	•	•	•	•	•	•	•	1.70	•	2.90	•	3.60	•	5.00	•	•	•	•
	Par eau	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2.90 ^(a) à 4.30	•	•	•	•
LIÈGE	Par routes	1.30	•	•	1.75 à 2.00	•	1.25 à 1.40	•	•	•	•	1.00 à 1.25	6.00	1.50 à 2.00	•	3.00 à 3.50	•	•	•	•
	Par routes	•	4.00	•	4.00	•	•	•	•	1.25 à 1.50	•	•	•	1.50	•	3.50	•	•	•	•
Alost	Par routes	1.20 à 2.11	1.00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Par eau	•	•	•	1.25	•	1.25	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1.00	•
GAND	Par routes	•	1.00	4.00	1.35	•	1.50	•	•	4.00	•	6.00	•	7.00	•	10	•	1.50	•	•
	Par eau	•	0.50	•	0.30	•	0.50	•	•	•	•	•	•	•	•	2.50 ^(c)	•	0.60	•	•
BRUGES	Par eau	1.00	0.40 à 0.50	0.90	0.40 à 0.50	1.00	0.40 à 0.50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0.90 à 0.50	•	•
OSTENDE	Par routes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Par eau	•	0.30 à 0.55	•	0.30 à 0.55	•	0.30 à 0.55	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
COURTRAY	Par routes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Par eau	•	1.00	•	1.00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
TOURNAY	Par routes	4.00	2.00 à 2.50	•	2.60 à 2.85	•	3.00	•	•	4.00 à 4.50	•	6.00	•	7.20	•	8.70	•	2.50	•	•
	Par eau	•	1.10	•	0.90	•	1.00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
MONS	Par routes	3.60 à 3.91	1.25	•	2.00	•	•	•	•	9.00	3.50	•	•	5.50	•	7.00	•	1.90	•	•
	Par eau	•	0.62	•	0.61	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0.60	•	•
CHARLEROY	Par routes	3.50 à 5.00	1.00 à 1.20	•	1.50 à 2.00	•	1.30 à 1.80	•	1.50	4.00 à 5.50	•	4.00 à 4.50	•	•	•	•	•	1.30 à 1.10	•	•
	Par eau	•	0.60	•	1.20	•	1.12	•	•	0.80	•	•	•	•	•	•	•	1.20 à 2.50	•	•
NAMUR	Par routes	4.00 à 4.50	1.50 à 2.50	•	2.50 à 3.00	4.00	0.80 à 2.00	2.00	2.50	•	•	•	•	4.00	•	5.00	•	3.00	•	•
	Par eau	•	•	•	•	•	•	•	•	0.20	•	0.35	•	•	•	•	•	•	•	•

ESTINATION.

DEST.	GAND.		BRUGES.		OSTENDE.		COURTRAY.		LILLE.		TOURNAY.		MOÏS.		VALENCIEN.		CHARLEROY.		NAMUR.		Observations.
	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	Marchandises de diligences par 100 kil.	Grosses marchandises par 100 kil.	
1	1.25	0.30 à 0.45	0.30 à 0.77						7.94 à 8.00	2.75	4.00	2.25	3.60 à 3.91	1.75	8.00 à 9.00	3.00	3.50 à 5.00	0.60 à 0.70	4.00 à 4.50	2.00	(a) Par bateau à vapeur tous frais compris.
	4.00								2.90 à 3.00		2.00		1.85		3.00 à 3.50				1.25 à 1.40		(b) Pour le fer en barres par charge complète, fr. 1.
									4.50 à 5.00				9.00								(c) Transit ou péage en Hollande compris.
	5.50		7.00		9.00		7.00		7.00				5.50								(d) Non compris les frais de déclaration à l'entrée ni à la sortie.
	1.25 à 1.50	1.00																			Les prix qui ne sont pas exactement déterminés varient dans la limite des deux chiffres indiqués, selon la nature des marchandises transportées.
5	0.80		2.00	1.00	1.50		1.00		4.80 à 6.00	2.50	1.50		2.00					2.75	4.50		
	0.50		0.60		0.80		0.50		0.80		0.60		0.90					1.50			
	0.40 à 0.50	0.20 à 0.25			0.30	0.15 à 0.17			(d) 3.50												
		0.20 à 0.35	0.12 à 0.17								0.50										
		1.00	3.17 à 3.50	1.50					1.40 à 3.00	1.25	2.00	0.90			2.50						
		0.50					3.00		0.50				1.00								
		1.33 à 1.70	1.75 à 2.20		2.50 à 3.00	2.00	1.00		2.00 à 2.50	1.50 à 2.00			2.64 à 3.00	2.00	3.50				6.00		
		0.60	0.75		1.00																
		2.00						4.00	1.80	2.64 à 3.00	1.30			2.00 à 3.00	1.25	2.75	1.10	5.00			
		0.41							0.37		0.25				0.22						
		2.20 à 2.50							3.00				1.00 à 1.30		2.00				1.00 à 1.30		
		1.20 à 1.30	1.50 à 1.60		1.70 à 1.80														0.40 à 0.50		
		3.50 à 5.00							6.00				5.00 à 5.00		6.00		1.00 à 2.00				

N° XXXIV.

Tableau indiquant les prix auxquels le département de la guerre a adjugé, depuis l'année 1832 jusqu'à 1842, le service des transports militaires par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement.

EXERCICES.	PRIX PAR 1,000 KILOG. ET PAR LIEUE DE DISTANCE.		QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		SOMMES PAYÉES POUR TRANSPORTS.	
	PAR TERRE.	PAR EAU.	PAR TERRE.	PAR EAU.	PAR TERRE.	PAR EAU.
1832.	1 56	" 39 $\frac{41}{100}$	2,194,471	9,769,849	53,774 83	95,020 48
1833.	1 75	" 35 $\frac{86}{100}$	811,807	6,421,800	30,351 81	30,015 51
1834.	1 60	" 28 $\frac{16}{100}$	823,000	1,183,500	29,495 66	16,583 58
1835.	1 75	" 35 $\frac{86}{100}$	917,716	3,183,199	41,060 97	35,298 18
1836.	1 75	" 55 "	866,080	1,802,472	22,131 63	35,505 90
1837.	1 75	" 50 "	1,043,840	1,843,650	36,545 00	26,348 52
1838.	2 30	" 65 "	1,379,184	2,223,828	40,201 98	50,904 17
1839.	2 30	" 68 "	2,418,409	5,755,766	89,636 45	110,800 70
1840.	1 85	" 50 "	830,487	1,076,889	20,985 79	14,916 80
1841.	1 80	" 48 "	840,091	1,096,761	23,623 45	14,443 37
1842.	2 00	" 48 "	594,813	863,429	28,952 41	12,255 39

N° XXXV.

Projet de loi relatif aux moyens publics de transport par terre et par eau et à la poste aux chevaux.

PROJET

Présenté par le Gouvernement le
14 mars 1843.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.

Nous avons, de commun accord avec
les Chambres, décrété et nous ordonnons
ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler,
sous les peines déterminées par la loi
du 6 mars 1818, les conditions d'établis-
sement et d'exploitation des moyens de
transport, tant par terre que par eau.

ART. 2.

A dater du 1^{er} janvier 1844, l'indem-
nité allouée aux maîtres de poste par la
loi du 15 ventôse an XIII, sera sup-
primée.

A dater du même jour, tous entrepre-
neurs de voitures publiques, partant à
heure fixe, qu'ils relaient ou non et
quelles que soient la nature et la longueur
des routes qu'ils desservent, paieront
une taxe d'un $\frac{1}{2}$ centime par place des-
tinée aux voyageurs et par kilomètre
ou fraction de kilomètre parcouru.

On ne comptera que la moitié du
nombre des places pour les services
d'omnibus proprement dits, qui desser-
vent les stations des chemins de fer et
dont le parcours ne s'étend pas au-delà

RÉDACTION

Proposée par la section centrale
le 6 avril 1843.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler,
sous les peines déterminées par la loi
du 6 mars 1818, les conditions d'établis-
sement et d'exploitation des moyens de
transport, tant par terre que par eau.

ART. 2.

A dater du 1^{er} janvier 1844, l'indem-
nité allouée aux maîtres de poste par la
loi du 15 ventôse an XIII, sera sup-
primée.

A dater du même jour, tous entrepre-
neurs de voitures publiques quelconques,
partant à heure fixe, dont le parcours
s'étend au-delà du territoire de deux
communes contiguës, paieront, quelles
que soient la nature et la longueur des
routes qu'ils desservent, savoir :

Pour les voitures qui relaient,
une taxe d'un demi-centime; par place des-
tinée aux voya-
geurs et par
kilomètre ou
fraction de kilo-
mètre parcouru.
Pour les voitures qui ne re-
laient pas, une taxe de $\frac{1}{2}$ cent.

Les entrepreneurs de toutes autres
voitures, partant soit à heure fixe, soit à

du territoire de deux communes contiguës.

La taxe mentionnée au § 2 du présent article, constituera une recette de l'État.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des divers relais des subventions dont le chiffre total ne pourra, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe établie par l'art. 2.

Mandons et ordonnons, etc.

volonté, qui obtiendront du Gouvernement le droit de stationner aux abords du chemin de fer et d'y prendre des voyageurs, paieront 30 centimes par mois et par place destinée aux voyageurs.

Un règlement d'administration générale fixera le périmètre du lieu de stationnement pour chaque ville.

La taxe mentionnée au présent article constituera une recette de l'État. — Elle sera payée par mois et recouvrée par les receveurs de l'État comme en matière de contributions publiques.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des divers relais des subventions, dont le chiffre total, y compris les frais de bureaux et d'inspection de la poste, ne pourra, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe établie par l'art. 2.

Le montant de ces subventions sera annuellement porté au budget des dépenses.

ART. 4.

La présente loi cessera d'être obligatoire le 1^{er} janvier 1846, si elle n'est renouvelée avant cette époque.

Mandons et ordonnons, etc.

N° XXXVI.

Règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés.

CONTRÔLE DU TIMBRE.

ART. 1^{er}. Le contrôle du timbre est confié à un fonctionnaire supérieur responsable envers le directeur, avec lequel il correspond directement.

ART. 2. Les attributions du contrôleur du timbre comprennent :

- 1° La vérification des prix indiqués sur les coupons de voyageurs ;
- 2° L'apposition du timbre sur les imprimés ;
- 3° L'envoi aux chefs de service des imprimés timbrés ;
- 4° La conservation du timbre ;
- 5° La comptabilité des coupons délivrés aux contrôleurs chefs de service ;
- 6° La vérification éventuelle de cette comptabilité dans les bureaux des contrôleurs et des chefs de station,

ART. 3. Les demandes de coupons par les chefs de station se font par bons dressés en double expédition. Elles comprennent les besoins du mois suivant et sont transmises au directeur par les contrôleurs chefs de service au plus tard le 1^{er} de chaque mois.

Ces demandes sont envoyées au garde-magasin immédiatement après avoir reçu le *Vu bon à timbrer* du directeur.

ART. 4. Les quantités envoyées par le garde-magasin au contrôleur du timbre sont accompagnées d'un état et des bons en vertu desquels l'envoi s'est effectué.

Après vérification, le contrôleur du timbre appose son visa de réception sur l'un de ces états et le renvoie au garde-magasin pour sa décharge.

Les bons des chefs de station, visés par le directeur, restent déposés au contrôle du timbre, à l'appui du journal d'entrée.

ART. 5. Tous les envois du garde-magasin au contrôleur du timbre, sont renseignés dans un registre-journal d'entrée.

ART. 6. Aussitôt après leur inscription, les imprimés reçus sont timbrés en présence du contrôleur, qui prend soin de faire mettre le timbre en lieu sûr lorsqu'il n'en fait pas usage.

ART. 7. Dès l'apposition du timbre et au plus tard le 25 du mois, sauf les cas d'urgence, les imprimés sont envoyés aux chefs de service qui en ont fait la demande.

Les coupons de voyageurs sont envoyés, autant que possible, par paquets de dix feuilles.

Ces paquets sont ficelés et cachetés au moyen d'un timbre spécial et de manière à rendre possible la vérification de leur contenu sans briser le cachet.

Chaque envoi est accompagné d'un état ou facture indiquant le nombre de coupons transmis, ainsi que les sommes représentant leur valeur et portées au compte du chef de service destinataire.

Ces états sont dressés en double expédition, dont l'une, signée par le chef de service destinataire, est renvoyée au contrôleur du timbre pour être jointe à l'appui de ses écritures.

ART. 8. Tous les envois effectués par le contrôleur du timbre sont renseignés dans un registre-journal de sortie.

Les écritures passées dans ce journal sont justifiées par les récépissés des destinataires.

ART. 9. Outre les écritures mentionnées aux articles précédents, le contrôleur du timbre tient encore les registres suivants, savoir :

1° Un registre grand-livre présentant pour chaque station le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs par envoi, par destination et par classe de voitures ;

2° Un registre grand-livre par station, présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises.

ART. 10. Le 5 de chaque mois le contrôleur du timbre adresse au directeur un état indiquant, par station, le nombre de coupons de voyageurs et de bulletins de marchandises transmis aux chefs de service pendant le mois précédent. A cet état seront annexés les récépissés des chefs de service qui seront renvoyés au bureau du timbre après vérification.

ART. 11. La salle réservée au timbre n'aura de communication qu'avec le bureau du contrôleur, bureau qu'il faudra traverser pour y pénétrer.

ART. 12. A l'exception du directeur, des inspecteurs et des personnes munies d'une autorisation spéciale du directeur, nul ne pourra avoir accès dans la salle du timbre.

ART. 13. Le contrôleur du timbre procédera à la vérification des comptes des coupons tenus par les contrôleurs, chefs de service et les chefs de station, aussi souvent qu'il en recevra l'ordre du directeur.

Cette vérification sera constatée par un procès-verbal signé par les parties intéressées et dont une expédition sera immédiatement adressée au directeur.

ART. 14. La porte de la salle du timbre fermera par une clef qui restera déposée entre les mains du contrôleur, lequel est tenu de se trouver présent à l'entrée et à la sortie des timbreurs et de veiller à ce que ceux-ci n'introduisent dans la salle du timbre ou n'en emportent jamais aucun papier.

ART. 15. Le contrôleur du timbre reçoit communication des ordres de service ou instructions concernant la comptabilité.

ART. 16. La vérification des opérations du contrôle du timbre s'opère à des époques indéterminées ; mais au moins deux fois l'an, sur un ordre du directeur et par des fonctionnaires à désigner par lui.

MAGASIN DES IMPRIMÉS.

ART. 1^{er}. La direction du magasin des imprimés est confiée à un garde-magasin personnellement responsable.

ART. 2. Les attributions du garde-magasin comprennent :

A. En ce qui concerne les coupons de voyageurs et bulletins de marchandises.

1° Les commandes à l'imprimeur ;

2° L'impression des prix et destinations sur les coupons de voyageurs ;

3° L'envoi des coupons au contrôleur du timbre.

B. En ce qui concerne les imprimés en général.

1° Les commandes à l'imprimeur ;

2° L'expédition des imprimés de l'espèce aux fonctionnaires ou employés qui en ont fait la demande.

ART. 3. Les commandes à l'imprimeur se font par bons détachés d'un registre à souches et signés par le directeur de l'administration.

ART. 4. Les quantités livrées par l'imprimeur sont accompagnées d'une facture en double expédition, indiquant la date et n° du bon en vertu duquel la livraison s'est effectuée.

Après vérification, le garde-magasin appose son visa de réception sur l'une de ces factures pour servir de pièce justificative aux comptes du fournisseur.

La seconde expédition reste déposée au magasin, comme pièce à l'appui du journal d'entrée.

ART. 5. Toutes les fournitures d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal d'entrée.

ART. 6. Aussitôt après leur inscription, les imprimés sont classés dans les cases portant une étiquette indiquant leur espèce.

ART. 7. Les délivrances de coupons de voyageurs et bulletins de marchandises ne peuvent avoir lieu que sur bons visés par le directeur.

Les envois de l'espèce sont toujours accompagnés d'un état ou facture et des bons des chefs de station visés par le directeur.

La facture est signée pour reçu par le contrôleur du timbre et renvoyée au garde-magasin pour sa décharge.

ART. 8. Les autres imprimés sont délivrés sur bons en simple expédition, visés par les chefs de service que la chose concerne et transmis à la direction à la même époque que les demandes de coupons.

Ces imprimés sont envoyés directement aux destinataires par le garde-magasin, qui y joindra également un état ou facture que le destinataire lui renverra après l'avoir signée pour reçu.

Le garde-magasin est tenu d'envoyer les imprimés demandés endéans les quinze jours qui suivent la réception de la demande.

Dans les cas d'urgence dûment constatée, ces envois doivent avoir lieu immédiatement.

ART. 10. Le magasin devant toujours être pourvu d'imprimés en nombre suffisant pour faire face aux besoins du service, le garde-magasin est personnellement responsable de toute imprévoyance à cet égard.

ART. 11. Toutes les délivrances d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal de sortie.

Les écritures passées dans ce journal sont justifiées par les récépissés des destinataires.

ART. 12. Outre les écritures mentionnées aux articles précédents, le garde-magasin tient encore les registres suivants :

1° Un registre grand-livre présentant pour chaque station le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs par envoi, par destination et par classe de voitures ;

2° Un registre grand-livre présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises ;

3° Un registre présentant, par destinataire, le compte des autres imprimés sortis du magasin.

ART. 13. A l'expiration de chaque mois, le garde-magasin transmet à la direction un état présentant la situation du magasin.

A la fin de l'année ces états sont résumés dans un inventaire général qui est également transmis à la direction en double expédition.

ART. 14. Toute mise au rebut ou destruction d'imprimés sera constatée par procès-verbal dressé par le garde-magasin de concert avec le contrôleur du timbre.

Ce procès-verbal sera transmis au directeur et la destruction des imprimés ne pourra avoir lieu qu'après que cette pièce aura été revêtue de son approbation.

ART. 15. Le garde-magasin reçoit communication de tous les ordres de service ou instructions concernant la comptabilité.

ART. 16. La vérification du magasin s'opère à des époques indéterminées, mais au moins deux fois l'an, sur un ordre du directeur et par des fonctionnaires à désigner par lui.

Présenté à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, par le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.

Bruxelles, le janvier 1843.

Le directeur,
MASUI.

Bruxelles, le 8 février 1843.

Vu et approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
L. DESMAISIÈRES.

N° XXXVII.

Arrêté royal du 8 avril 1843, organisant le personnel de l'administration des chemins de fer en exploitation.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que l'état d'avancement des travaux de construction des chemins de fer permet d'espérer que toutes les lignes décrétées seront livrées à la circulation pour la fin de 1843;

Considérant que, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne exécution du service, l'on doit chercher, autant que possible, à assurer le service des sections nouvelles avec le personnel actuel de l'exploitation, et qu'à cet effet il est indispensable d'arrêter les cadres de ce personnel;

Voulant d'ailleurs fixer les traitements et poser certaines règles sur l'admission aux emplois vacants, ainsi que sur l'avancement;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'administration des chemins de fer en exploitation a pour chef un directeur, placé sous les ordres immédiats du Ministre des Travaux Publics.

ART. 2. Elle comprend quatre branches principales de service :

A. L'administration générale;

B. Le service des routes et dépendances;

C. Le service de locomotion;

D. Le service des transports.

§ A.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

ART. 3. L'administration générale comprend un secrétariat et trois divisions.

Savoir :

Division des routes et dépendances;

Division de la locomotion;

Division des transports.

ART. 4. Quatre fonctionnaires supérieurs, ayant rang d'ingénieur en chef ou d'inspecteur d'administration, sont respectivement chargés :

Du secrétariat;

De la division des routes et dépendances;

De la division de locomotion;

De la division des transports.

ART. 5. Le directeur a à sa disposition, pour l'inspection et la surveillance de la branche de service ressortissant à chaque division, un fonctionnaire supérieur ayant rang d'ingénieur en chef ou d'inspecteur d'administration.

ART. 6. Indépendamment de la surveillance exercée par le directeur et par les agents sous ses ordres, le Ministre des Travaux Publics fait surveiller tous les travaux, tant d'entretien et de renouvellement que de premier établissement, par l'inspecteur général et les inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées.

Ces fonctionnaires rendent compte au Ministre de leurs inspections et lui font telle

propositions qu'ils jugent convenir; mais ils ne donnent pas d'ordre et n'interviennent, en aucune façon, dans l'exécution du service.

Toute proposition du directeur, pour constructions nouvelles ou travaux de renouvellement, est soumise à l'examen du conseil ou de la commission permanente des ponts et chaussées; dans ce cas, le directeur fait de droit partie du conseil ou de la commission.

ART. 7. Indépendamment des fonctionnaires mentionnés aux art. 4 et 5, sont attachés à l'administration générale :

- 3 ingénieurs et sous-ingénieurs,
- 2 contrôleurs,
- 3 vérificateurs,
- 3 conducteurs,
- 8 chefs de bureau,
- 50 commis,
- 8 surveillants,
- 8 dessinateurs,
- 2 timbreurs,
- 13 messagers, huissiers, garçons de bureau et concierge.

§ B.

SERVICE DES ROUTES ET DÉPENDANCES.

ART. 8. Le service des routes et dépendances se subdivise de la manière suivante :

- 1° Entretien et police du rail-way ;
- 2° Constructions nouvelles et travaux de parachèvement.

Entretien et police du rail-way.

ART. 9. Sont attachés au service d'entretien et de police du rail-way :

- 4 ingénieurs, chefs de service,
- 3 ingénieurs ou sous-ingénieurs,
- 4 conducteurs,
- 10 commis et commis-dessinateurs,
- 45 surveillants,
- 4 garçons de bureau.

Constructions nouvelles et travaux de parachèvement.

ART. 10. Sont attachés au service des constructions nouvelles et travaux de parachèvement :

- 4 ingénieurs,
- 3 architectes,
- 9 conducteurs,
- 17 surveillants,
- 9 commis,
- 6 commis-dessinateurs,
- 1 géomètre.

§ C.

SERVICE DE LOCOMOTION.

ART. 11. Le service de locomotion se subdivise de la manière suivante :

- 1° Traction des convois ;
- 2° Entretien du matériel ;

- 3° Fabrication du coak ;
- 4° Arsenal de Malines.

Traction des convois et entretien du matériel.

Art. 12. Sont attachés aux services de la traction des convois et de l'entretien du matériel :

- 4 ingénieurs-mécaniciens,
- 4 sous-ingénieurs ou conducteurs,
- 10 commis-dessinateurs,
- 4 surveillants,
- 4 garçons de bureau,
- 10 chefs d'atelier,
- 67 machinistes,
- 62 chauffeurs.

Fabrication du coak.

Art. 13. Sont attachés au service de la fabrication du coak :

- 1 ingénieur,
- 1 conducteur,
- 1 commis,
- 6 surveillants,
- 1 messenger,
- 2 portiers.

Arsenal de Malines.

Art. 14. Le service de l'arsenal de Malines se subdivise de la manière suivante :

- 1° Ateliers de grosses réparations des locomotives ;
- 2° Ateliers de montage et de réparation des voitures ;
- 3° Magasin central.

Art. 15. Sont attachés au service de l'arsenal de Malines :

- 1 ingénieur, chef de service,
- 2 ingénieurs-mécaniciens ou chefs des ateliers,
- 2 sous-ingénieurs,
- 4 conducteurs,
- 1 conservateur du matériel,
- 4 commis,
- 6 commis-dessinateurs,
- 12 surveillants,
- 15 élèves-mécaniciens,
- 3 portiers,
- 4 garçons de bureau.

§ D.

SERVICE DES TRANSPORTS.

Art. 16. Le service des transports se subdivise de la manière suivante :

- 1° Service des voyageurs ;
- 2° Service des marchandises ;
- 3° Service des stations.

Service des voyageurs et des marchandises.

ART. 17. Sont attachés aux services des voyageurs et des marchandises :

- 3 contrôleurs,
- 3 commis,
- 110 gardes-convoi,
- 37 gardes-frein,
- 18 gardes-tenders,
- 7 garçons de bureau.

Service des stations.

ART. 18. Sont attachés au service des stations :

- 48 chefs et sous-chefs de station,
- 10 surveillants,
- 120 commis,
- 30 facteurs,
- 25 peseurs,
- 12 officiers de police,
- 15 adjoints de police,
- 12 garçons de bureau,
- 36 portiers.

ART. 19. Nous nous réservons d'étendre les cadres ci-dessus établis, pour le cas où ils seraient reconnus insuffisants.

ART. 20. Les traitements sont fixés comme suit :

Ingénieur en chef ou inspecteur d'administration de 1 ^{re} classe	fr.	6,300
Ingénieur en chef ou inspecteur d'administration de 2 ^e classe		5,200
Ingénieur, contrôleur ou architecte de 1 ^{re} classe		3,800
Id., id. ou id. de 2 ^e classe		3,200
Ingénieur ou contrôleur de 3 ^e classe		2,400
Sous-ingénieur		2,000
Chef de bureau de 1 ^{re} classe		{ 3,000
		{ 2,700
Id. de 2 ^e id.		{ 2,400
		{ 2,100
Conservateur du matériel		3,000
Vérificateur		2,400
Chef de station de 1 ^{re} classe.		2,700
Id. 2 ^e id.		2,400
Id. 3 ^e id.		2,100
Sous-chef de station de 1 ^{re} classe		1,800
Id. 2 ^e id.		1,500
Id. 3 ^e id.		1,200
Commis de 1 ^{re} classe.		{ 2,100
		{ 1,800
Id. 2 ^e id.		{ 1,500
		{ 1,200
Id. 3 ^e id.		{ 1,080
		{ 900
Commis-adjoint		{ 720
		{ 600

Conducteur de 1 ^{re} classe.	2,400
Id. 2 ^e id.	2,000
Id. 3 ^e id.	1,500
Aspirant-conducteur	1,000
Surveillant principal.	2,100
Id. de 1 ^{re} classe	1,800
Id. de 2 ^e id.	1,500
Id. de 3 ^e id.	{ 1,200
	{ 1,000
Dessinateur de 1 ^{re} classe.	1,800
Id. 2 ^e id.	1,500
Id. 3 ^e id.	{ 1,200
	{ 1,000
Chef d'atelier	2,500
Machiniste	2,000
Chauffeur	1,500
Elève-mécanicien	1,000
Premier chef-garde	2,000
Chef-garde, chef facteur.	1,800
Garde de 1 ^{re} classe	1,500
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 3 ^e id.	{ 1,200
	{ 1,080
Facteur de 1 ^{re} classe	1,500
Id. 2 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,080
Officier de police	1,200
Adjoint de police	960
Peseur	900
Messager	900
Garçon de bureau.	780
Portier de 1 ^{re} classe	780
Id. 2 ^e id.	720
Garde-frein	900
Garde-tenders	900

ART. 21. Les indemnités pour frais de déplacement, de séjour et de bureau sont réglées par dispositions ministérielles, d'après l'importance des services.

ART. 22. Outre leur traitement fixe, les fonctionnaires et employés qui sont dans le cas d'exercer une influence marquée sur la balance des recettes et dépenses, toucheront un tantième du produit net, conformément aux bases que nous nous réservons de fixer ultérieurement, sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 23. Sont nommés par nous, sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics :

- Les ingénieurs de tout grade ;
- Les inspecteurs d'administration ;
- Les architectes ;
- Le conservateur du matériel ;
- Les contrôleurs ;
- Les chefs de bureau ;
- Les conducteurs ;
- Les vérificateurs ;
- Les chefs de station ;

Les chefs de convoi, et
Les chefs d'atelier.

ART. 24. Sont nommés par notre Ministre des Travaux Publics :

Les surveillants et commis de tout grade ;

Les sous-chefs de station ;

Les machinistes et chauffeurs ;

Les élèves-mécaniciens ;

Les gardes-convoi et gardes-tenders ;

Les facteurs et peseurs ;

Les messagers, garçons de bureau et portiers.

ART. 25. Tous les agents autres que ceux désignés aux art. 23 et 24, n'ont pas de nomination et sont payés sur états de salaires.

Notre Ministre des Travaux Publics fixe le nombre et détermine le taux des salaires à leur accorder.

Ils sont admis et congédiés par le directeur de l'administration.

Les décisions prises à ce sujet par le directeur sont immédiatement portées à la connaissance de notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 26. Nul n'est admis dans l'administration des chemins de fer en exploitation, qu'aux conditions ci-après déterminées pour chaque nature d'emploi :

Élèves-mécaniciens.

ART. 27. Les élèves-mécaniciens suivent l'enseignement pratique qui est donné à l'arsenal de Malines, dans le but de former des surveillants de station, des contre-maîtres, des chefs d'atelier, des conducteurs et des sous-ingénieurs-mécaniciens.

Leur nombre est limité à quinze.

ART. 28. Tous candidats autres que les sous-ingénieurs et conducteurs honoraires des ponts et chaussées et des mines ne sont admis comme élèves-mécaniciens qu'après examen.

ART. 29. Les élèves-mécaniciens ne reçoivent aucun traitement pendant la première année de leur admission ; après ce terme et lorsqu'ils rendent des services réels, ils peuvent être rétribués sur le pied de ce qui est statué à cet égard par le présent arrêté.

Sous-ingénieurs et conducteurs-mécaniciens.

ART. 30. Les places de sous-ingénieur-mécanicien sont conférées à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les sous-ingénieurs honoraires des ponts et chaussées et des mines, pouvant justifier d'une pratique de 18 mois au moins, et les conducteurs-mécaniciens, ayant au moins un an de grade.

ART. 31. Les places de conducteur-mécanicien sont conférées à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les conducteurs honoraires des ponts et chaussées et des mines, pouvant justifier d'une pratique de 18 mois au moins ; les surveillants de station, contre-maîtres et chefs d'atelier et les élèves-mécaniciens ayant au moins un an de grade.

Surnuméraires pour le travail des bureaux.

ART. 32. Les surnuméraires pour le travail des bureaux sont nommés à la suite d'un examen, auquel les candidats âgés de moins de 25 ans sont seuls admissibles.

ART. 33. Les surnuméraires ne reçoivent ni traitement ni émoluments, à moins qu'ils ne soient chargés de remplacer des employés absents par congé ou autrement.

Dans ce cas, il peut leur être accordé la moitié du traitement de l'employé absent.

ART. 34. La durée du surnumérariat est d'une année au moins ; après ce terme et pour autant que les cadres le permettent, le surnuméraire qui aura fait preuve d'aptitude et de connaissances suffisantes pourra être nommé commis-adjoint.

Gardes-convoi, facteurs et peseurs.

ART. 35. Les gardes-convoi, facteurs et peseurs ne sont nommés qu'après un examen.

Sont seuls admissibles à l'examen, les candidats âgés de moins de 27 ans, sachant lire et écrire le français ou le flamand et dresser un compte de recettes.

A mérite égal, la préférence est accordée aux candidats qui ont des notions des langues allemande ou anglaise.

Machinistes.

ART. 36. Les machinistes ne sont nommés qu'après examen ; ils doivent savoir lire et écrire, savoir monter et démonter une locomotive et avoir fait, pendant un mois au moins, le service de chauffeur.

Chauffeurs.

ART. 37. Les chauffeurs sont choisis parmi les ouvriers forgerons et mécaniciens et, de préférence, parmi les ouvriers des ateliers de l'administration.

Gardes-salle d'attente, portiers.

ART. 38. Les gardes-salle d'attente et portiers sont nommés à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les candidats âgés de moins de 40 ans et sachant lire et écrire le français ou le flamand.

A mérite égal, les candidats possédant les langues allemande ou anglaise obtiennent la préférence.

Gardes-frein, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique.

ART. 39. Les gardes-frein, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique sont choisis, après examen, parmi les ouvriers mécaniciens, charpentiers, maçons, forgerons, ajusteurs et monteurs, sachant lire et écrire.

ART. 40. Notre Ministre des Travaux Publics arrêtera les programmes pour les examens prévus aux articles qui précèdent, et désignera, sur la proposition du directeur, les membres des diverses commissions d'examen.

ART. 41. Les gardes-convoi, facteurs, peseurs, machinistes, chauffeurs, gardes-frein, gardes-salle d'attente, portiers, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique et gardes-barrière ne sont définitivement admis qu'après avoir été employés à l'essai pendant trois mois au moins.

ART. 42. Les préposés des bureaux de recettes, bagages et marchandises, gardes et facteurs de tout grade ne sont installés qu'après avoir versé le cautionnement prescrit par les arrêtés des 20 juillet 1840 et 3 juin 1841.

ART. 43. Avant d'entrer en fonctions, les fonctionnaires et employés sont tenus de prêter le serment prescrit par la loi du 5 mars 1831.

ART. 44. L'avancement des fonctionnaires et employés est circonscrit dans les limites des cadres ; il se règle eu égard aux services rendus et à la capacité des titulaires.

A titres égaux, la préférence est accordée à l'ancienneté dans le grade.

ART. 45. Toute proposition d'avancement, d'indemnité extraordinaire ou de récompense, est adressée au Ministre par le directeur.

Elle doit être accompagnée d'un extrait de l'état de signalement du fonctionnaire ou employé.

ART. 46. Le directeur donne immédiatement avis au Ministre de toute vacance dans le personnel, par décès ou autrement.

En cas d'urgence, il remplace provisoirement le titulaire par un autre employé de l'administration.

Il donne avis au Ministre de chaque mutation dans les trois jours.

ART. 47. Toute demande de démission est adressée au Ministre par la voie hiérarchique.

ART. 48. Les punitions sont infligées par le directeur, lorsqu'elles n'excèdent pas cinq jours de retenue de traitement ; dans le cas contraire, elles le sont par le Ministre, sur la proposition du directeur.

Les décisions du directeur portant punitions sont immédiatement communiquées au Ministre.

ART. 49. Dans aucun cas, les fonctionnaires et employés ne peuvent être distraits du travail ou genre de service inhérent à leurs fonctions.

Il est également défendu de distraire les ouvriers du travail pour lequel ils sont engagés et de faire exécuter le service inhérent à certaines fonctions par des personnes admises comme ouvriers.

ART. 50. Est immédiatement congédié tout employé qui, pendant la même année, a encouru trois punitions mises à l'ordre du jour ou à l'égard duquel il existe des saisies-arêts, reconnues ou déclarées bonnes et valables, pour une somme supérieure à celle qu'il est possible d'acquitter au moyen de l'abandon, pendant dix années, de la portion saisissable du traitement.

ART. 51. Les fonctionnaires et employés actuellement en fonctions, conserveront le titre qu'ils possèdent en vertu de leur nomination.

ART. 52. Les fonctionnaires jouissant actuellement de traitements supérieurs aux taux fixés par le présent arrêté toucheront, à l'avenir, la différence entre ce taux et leur traitement, à titre de traitement supplémentaire personnel.

ART. 53. Les fonctionnaires et employés qui n'ont pas encore prêté le serment prescrit par la loi satisferont à cette obligation dans un délai de trois mois, à défaut de quoi ils seront considérés comme démissionnaires.

ART. 54. Les fonctionnaires et employés qui n'ont pas encore versé le cautionnement prescrit par les arrêtés des 20 juillet 1840 et 3 juin 1841, satisferont à cette obligation dans un délai de trois mois, à défaut de quoi ils seront considérés comme démissionnaires, à moins qu'il ne soit possible de leur confier un service pour lequel il n'est pas exigé de cautionnement.

ART. 55. Notre Ministre des Travaux Publics prendra toutes les mesures et dispositions dont la nécessité sera reconnue, pour assurer l'exécution des articles qui précèdent.

Donné à Bruxelles, le 8 avril 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° XXXVIII.

Loi relative à la police des chemins de fer.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation.

ART. 1^{er}. Il n'est permis de planter à l'avenir, sans autorisation du Gouvernement, qu'à la distance de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, pour les arbres à haute tige, et à la distance de 6 mètres pour les têtards et autres arbres.

La même autorisation est requise pour les amas ou dépôts de pierres, pour les bâtisses et autres constructions, dans une distance de 8 mètres.

Néanmoins, lorsque la disposition des localités le permettra, le Gouvernement pourra, par arrêté royal, réduire les distances ci-dessus fixées.

ART. 2. Il est défendu d'ouvrir, sans autorisation du Gouvernement, des sablières ou des carrières et minières à ciel ouvert, le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres.

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du Gouvernement, pratiquer d'autres excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

ART. 3. Il est défendu d'établir dans la distance de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, des toitures en chaume ou autre matière combustible, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles.

ART. 4. Toute contravention aux art. 1^{er}, 2 et 3, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1^{er} et 2, sera punie d'une amende de fr. 16 à fr. 200. Les contrevenants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions, et amas ou dépôts de pierres, les excavations, toitures ou dépôts illicitement établis.

Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration, aux frais du contrevenant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense, comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 5. Le Gouvernement pourra, lorsque la sûreté des convois ou la conservation du chemin de fer lui paraîtra l'exiger, faire supprimer, moyennant indemnité préalable, à fixer de gré à gré ou par justice, les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts, qui existent actuellement dans les zones déterminées par les art. 1^{er}, 2 et 3.

ART. 6. Quiconque aura entravé volontairement ou tenté d'entraver la circulation sur un chemin de fer, en y déposant des objets quelconques, en dérangeant les rails ou leurs supports, en enlevant les chevilles ou clavettes, ou en employant tout autre moyen, de nature à arrêter le convoi ou à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de fr. 50 à fr. 200.

Le délinquant pourra, en outre, être placé sous la surveillance spéciale de la police, conformément à la loi du 31 décembre 1836 (*Bulletin officiel*, n° 651), pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

Si le fait a occasionné la mort, le coupable sera puni des peines prononcées au titre II, chap. I^{er}, sect. 1^{re}, § 1^{er} du livre III du code pénal, selon les distinctions qui y sont établies.

Si le fait a occasionné des coups ou des blessures, le coupable sera puni conformément aux art. 309 et 310 du code pénal, s'il en est résulté une maladie ou incapacité de travail personnel pendant plus de 20 jours. Lorsque les blessures n'auront occasionné aucune maladie ni incapacité de travail personnel de cette espèce, le coupable sera puni conformément à l'art. 311, § 2, du même code.

ART. 7. Lorsqu'un convoi du chemin de fer aura éprouvé un accident par l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation, soit des lois et règlements, soit des prescriptions ou défenses de l'autorité, le coupable sera puni d'une amende de fr. 16 à 200.

S'il est résulté de l'accident, des coups ou blessures, la peine sera de 15 jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de fr. 50 à 500; en cas d'homicide, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de fr. 500 à 1,000.

TITRE II.

Des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'État.

ART. 8. Le Gouvernement pourra conférer à certains agents de l'administration du chemin de fer les fonctions, soit de gardes-voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police.

Les arrêtés de délégation fixeront le lieu de la résidence des agents et désigneront les gardes-voyers et les inspecteurs ordinaires qui seront subordonnés à chaque inspecteur en chef.

ART. 9. Les gardes-voyers, les inspecteurs et les inspecteurs en chef prêteront, devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge et de remplir fidèlement les fonctions qui me sont conférées. »

Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance, auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

ART. 10. Les gardes-voyers, inspecteurs et inspecteurs en chef rechercheront et constateront, par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'État, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les art. 1, 2 et 3 de la présente loi, toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les contraventions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, lors même que ces contraventions seraient passibles de peines correctionnelles.

ART. 11. Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux par-devant le

juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le bourgmestre ou l'un des échevins, soit du canton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où la contravention ou délit a été commis ou constaté.

ART. 12. Les gardes-voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés à l'inspecteur en chef, dans les vingt-quatre heures de l'affirmation.

Les procès-verbaux seront transmis, dans les trois jours, à l'officier par qui sera rempli le ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du Roi, suivant qu'il s'agira d'une simple contravention, ou d'un délit entraînant une peine correctionnelle.

L'officier qui aura reçu l'affirmation, sera tenu d'en donner avis, dans la huitaine, au procureur du Roi.

ART. 13. Les inspecteurs en chef sont officiers de police judiciaire.

Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaires du procureur du Roi, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'Etat, des stations et de leurs dépendances et, extérieurement au chemin de fer, dans un rayon de 500 mètres.

Ils auront, pour la recherche des crimes et délits commis dans toute l'étendue du chemin de fer, des stations et de leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du Roi et du juge d'instruction.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 15 avril 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

*Le Ministre de l'Intérieur, chargé par interim
du Département de la Justice,*

NOTHOMB.

Vu et scellé du sceau de l'Etat.

*Le Ministre de l'intérieur, chargé par interim
du Département de la Justice,*

NOTHOMB. •

N° XXXIX.

Ordre de service autorisant les voitures de place et omnibus à se placer à l'intérieur des stations.

ART. 1^{er}. Les voitures publiques destinées au transport des personnes et dûment autorisées par l'administration communale, seront admises à se placer dans l'intérieur de la station, lorsque les entrepreneurs auront souscrit l'engagement de se conformer aux conditions suivantes :

ART. 2. Il est prescrit aux cochers et conducteurs de ranger leurs voitures dans l'ordre indiqué par l'officier de police de la station et de ne quitter leur place qu'en suivant la file; il leur est défendu de se quereller, d'apostropher les passants et d'inviter les voyageurs à monter dans leur voiture; ils se tiendront debout auprès de la portière ouverte et se comporteront avec politesse envers les personnes qui les emploieront.

ART. 3. Ils devront être mis avec décence et porter une coiffure conforme au modèle prescrit par l'administration des chemins de fer et sur laquelle sera indiqué le numéro de leur voiture.

ART. 4. Tout cocher en état d'ivresse sera renvoyé de la station et ne pourra plus y être admis.

ART. 5. Le prix d'une course de la station à l'intérieur de la ville est fixé à fr. 1 pour les vigilantes et à fr. 0-50 par personne pour les omnibus, quelle que soit l'heure de la journée.

ART. 6. Un avis indiquant ces prix devra être appendu dans les vigilantes entre les glaces de la paroi de devant.

ART. 7. Tout objet oublié dans une voiture par les voyageurs sera déposé dans le plus bref délai entre les mains du chef de la station.

ART. 8. Le règlement sur les voitures de place arrêté par le conseil communal recevra son exécution pour tout ce qui n'est pas prévu au présent.

ART. 9. Les infractions aux dispositions qui précèdent entraîneront, selon leur gravité : l'interdiction temporaire ou l'exclusion définitive par le chef de station, du cocher et, le cas échéant, de la voiture.

Bruxelles, le 22 septembre 1842.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° XL.

Releve statistique des constructions élevées aux abords des sections et des stations des chemins de fer en exploitation, au 1^{er} avril 1843.

LIGNES.	STATIONS ET SECTIONS.	ANNÉE		NOMBRE de MAISONS et BATIMENTS	DISTANCE		LARGES
		de la CONSTRUCTION.			de l'axe DU RAIL-WAY.		
					m.	m.	z
NORD.	Station de l'Allée-Verte.....	1835	à 1842	42	16.40	à 127.50	312.4
	Embranchement de la station de l'Allée-Verte.....	1836	à 1842	19	11.50	à 188.00	194.4
	Station du Nord	1841	à 1843	82	5.90	à 201.31	694.7
	Embranchement de la nouvelle station du Nord :						
	Section de Bruxelles à Malines.....	1836	à 1842	8	11.00	à 45.80	87.7
	Station de Vilvorde.....	1835	à 1842	10	10.20	à 66.20	166.7
	Station de Malines.....	1835	à 1842	16	20.00	à 215.00	335.7
	Section de Malines à Anvers.....	1835	à 1842	15	9.90	à 65.00	207.7
	Station de Duffel.....	1838	et 1839	3	12.50	à 16.90	30.2
	Station d'Anvers (Borgerhout).....	1836	à 1842	19	12.50	à 220.00	246.5
Station d'Anvers (commerciale).....	1841	et 1842	3	9.60	à 53.17	51.7	
	Total pour la ligne du Nord.....	1835	à 1843	217			2,273.50
OUEST.	Section de Malines à Termonde.....	1836	à 1842	46	9.00	à 200.00	589.0
	Station de Termonde.....	1837	à 1842	6	10.00	à 50.00	66.0
	Section de Termonde à Gand.....	1836	à 1842	172	11.00	à 300.00	1,382.0
	Station de Gand.....	1838	à 1842	27	43.00	à 224.00	299.0
	Section de Gand à Bruges.....	1837	à 1842	53	5.00	à 388.00	638.0
	Station de Bruges.....	1838	à 1842	30	13.00	à 80.00	268.0
	Section de Bruges à Ostende.....	1838	à 1842	15	20.00	à 200.00	191.0
	Station d'Ostende.....						
	Section de Gand à Courtray.....	1838	à 1842	72	12.00	à 171.00	523.0
	Section de Courtray à Mouscron.....	1839	à 1843	30	16.00	à 492.00	260.0
	Section de Mouscron à Tournay.....	1840	et 1842	5	20.00	à 130.00	60.0
	Station de Tournay						
	Station de Waereghem.....	1839	à 1842	15	15.00	à 295.00	195.0
	Station de Courtray	1840	à 1842	38	48.00	à 183.00	474.0
	Total pour la ligne de l'Ouest.....	1836	à 1843	509			4,797.50
EST.	Section de Malines à Louvain.....	1836	à 1842	16	11.50	à 55.70	211.25
	Station de Louvain	1837	à 1842	32	32.00	à 208.80	247.50
	Section de Louvain à Tirlemont.....	1836	à 1842	27	11.20	à 131.00	243.15
	Section de Tirlemont à Waremmé	1837	à 1842	22	9.20	à 388.00	242.50
	Section de Waremmé à Ans.....	1837	à 1842	41	6.30	à 275.00	365.45
	Section d'Ans à la Meuse.....	1839	à 1842	23	8.80	à 500.00	269.15
	Section de Laudon à St-Trond.....	1839	à 1842	18	9.50	à 483.00	199.75
	Total pour la ligne de l'Est.....	1836	à 1842	179			1,778.75
MIDI.	Station des Bogards.....	1840	à 1843	45	46.00	à 318.00	429.00
	Section de Bruxelles à Tubise.....	1839	à 1842	27	4.50	à 137.00	361.50
	Section de Tubise à Soignies.....	1839	à 1842	25	11.00	à 435.00	327.50
	Section de Soignies à Mons.....	1840	à 1842	15	7.00	à 100.00	214.00
	Section de Mons à Quiévrain.....	1841	à 18.3	38	6.00	à 224.00	431.10
	Total pour la ligne du Midi.....	1839	à 1843	150			1,762.70
RÉCAPITULATION.							
LIGNE DU NORD.....		1835	à 1843	217			2,273.50
LIGNE DE L'OUEST.....		1836	à 1843	509			4,797.50
LIGNE DE L'EST.....		1836	à 1842	179			1,778.75
LIGNE DU MIDI.....		1839	à 1843	150			1,762.70
TOTAL GÉNÉRAL.....				1,055			10,612.45

CAFÉS, TABARETS, ETC.	HABITAT*, MAISONS PARTICULIÈRES, etc.	FABRIQUES.	TOITURES.			<i>Observations.</i>
			PANNES.	ARDOISES.	CHAUME.	
4 1 17	35 17 61	3 1 4	41 17 81	. 2 1	. . .	Deux barraques en bois, l'une est couverte en pannes, l'autre en bois.
3 6 12 7 2 15 1	5 4 3 8 1 4 2	. . 1	8 10 14 15 3 19 3	. . 2		
68	140	9	211	5	.	
16 5 28 6 10 4 6 . 12 2 3 . 6 6	30 1 136 21 43 26 9 . 60 25 2 . 7 32	. . 8 3 . . 2 . .	42 6 171 27 53 30 15 . 70 30 3 . 15 38	 2 . . .	4 . 1 1	Trois pavillons. — La toiture d'une de ces maisons est en bois de chêne, celle d'une autre est en chaume et pannes. Trois pavillons (deux octogones), dont un est couvert en zinc.
104	392	13	500	2	6	
5 26 6 11 19 11 5	11 6 21 11 22 12 13		16 32 23 22 41 16 17	 5 1	. . 2 . . . 1 .	
83	96	.	167	6	3	
7 14 8 4 20	37 11 16 8 14	1 2 1 3 4	45 25 25 15 37	. 2 . . 1		
53	86	11	147	3	.	
68 104 83 53	140 392 96 86	9 13 . 11	211 500 167 147	5 2 6 3	. 6 3 .	
308	714	33	1,025	16	9	

N^o XLI.

Bruxelles, le 8 avril 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser le rapport de la commission des tarifs du chemin de fer sur le résultat de l'exécution des dispositions de l'arrêté royal du 22 mars 1842, et des modifications qu'elles ont reçues par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants, arrêtés qui n'ont d'ailleurs rien changé aux fixations des tarifs pour tous les genres de transport, annexés à l'arrêté royal.

Ces résultats ont tous confirmé les prévisions de la commission et ont fait atteindre au chiffre fixé par le budget des recettes, pour l'exercice 1842.

Un autre point aussi essentiel à constater est celui de rechercher si l'administration s'est tenue dans les limites de son budget des dépenses : mais cette investigation n'entrant pas dans les attributions de la commission, elle se borne à vous demander, Monsieur le Ministre, communication des documents sur le prix réel des transports tant par convois de voyageurs, que par convois spéciaux des marchandises de roulage, pour comparer ce prix avec le montant des produits.

C'est de cet objet important qu'elle croit devoir s'occuper pour asseoir définitivement son opinion sur la fixation des prix.

Je joins à ce rapport un avis de la commission sur une proposition que vous m'avez chargé de soumettre à son examen.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle expression de mon bien sincère dévouement.

Le Ministre d'État, président de la commission des tarifs,
BARON ÉVAIN.

RAPPORT.

Un arrêté royal, en date du 22 mars 1842, a chargé la commission des tarifs du chemin de fer, de constater les résultats de ces tarifs annexés à l'arrêté royal du même jour et portant une nouvelle fixation de prix, à dater du 1^{er} avril suivant.

La commission a été en outre chargée d'examiner, tant dans son principe, que dans les applications, la question de modération de taxes, pour les marchandises *importées, passant en transit ou exportées.*

C'est pour se conformer à cette double disposition, que la commission, après avoir attendu la fin de l'année 1842, et la publication du compte général des mouvements et des recettes pendant la dite année, présente aujourd'hui les résultats qui ont été

obtenus pendant les neuf derniers mois de l'année 1842, tant par l'application des tarifs, que par les modérations de taxe provisoirement accordées par M. le Ministre des Travaux Publics.

La commission commence par faire remarquer que, des divers tarifs, qui font l'objet de l'arrêté royal précité, ceux qui sont relatifs au transport

- Des voyageurs, n° 1,
- Des bagages, n° 2,
- Des fonds et valeurs, n° 3,
- Des articles de messageries, n° 4,
- Et des équipages, n° 5 ;

n'ont reçu aucune espèce de modification ni dans la fixation des prix, ni dans leur mode d'application, sauf un léger changement au tarif n° 4, consistant à calculer les prix de transport de 10 en 10 kilog. au lieu de 25 en 25 kilog.

Mais que le tarif n° 6, relatif au transport des chevaux et du bétail, et les tarifs n° 7 et 8, concernant le transport des marchandises de roulage, ont reçu des modifications, non dans la fixation des prix, mais bien dans les modérations de taxe qui ont été accordées à quelques espèces de transport ; ainsi que dans quelques dispositions relatives à leur application.

C'est d'ailleurs ce que M. le Ministre des Travaux Publics avait fait pressentir dans son rapport au Roi et qu'il a pu réaliser en usant de la faculté que lui accorde l'arrêté royal du 2 septembre 1840.

Par ses arrêtés des 21 avril et 25 octobre dernier, M. le Ministre a décidé que, par charge complète de chevaux et de bétail, il serait fait une remise de 25 p. % sur le prix du tarif n° 6.

Quant aux tarifs n° 7 et 8, relatifs au transport des marchandises de roulage, de station à station, ou avec remise à domicile, ces mêmes arrêtés ont apporté, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, quelques modifications qui consistent :

1° A accorder une remise de 20 p. % sur les prix du transport :

A. Des produits indigènes destinés à l'exportation ;

B. Des produits étrangers passant en transit ;

C. Et de 12 espèces de matières premières exotiques, entrant par importation dans le pays.

Mais avec la condition, pour ces trois espèces de transport, que cette remise n'aurait lieu que par charge complète d'un waggon pour les marchandises des deux premières classes, et pour un chargement de 500 kilog. au moins, en marchandises de troisième classe.

2° A porter à 20 p. % la remise de 10 p. % accordée par l'arrêté royal :

Pour charge complète d'un waggon, au moins, sur les prix du tarif pour le transport des *bières, bois de teinture, farines, poteries de grès, cuirs, peaux, écorces en sacs et tabacs en feuilles.*

3° A porter également la remise de 10 à 20 p. %, pour le transport des houilles, par convoi complet de 20 waggons, à une distance de 20 lieues et au-dessus, et d'élever jusqu'à 30 p. % cette remise, lorsque la houille est destinée à l'exportation ;

4° A autoriser la location des waggons en fixant les prix de location sur le prix moyen des marchandises de 1^{re} et de 2^e classe pour un chargement complet de 4,500 kilog. ;

5° A substituer à la classification du 10 avril 1841, qui, du reste, n'avait été suivie dans l'arrêté royal du 22 mars 1842 que par transition, la classification des marchandises de roulage en trois catégories, telle qu'elle avait été proposée par la commission

et qui consistait à dénommer les marchandises de la 1^{re} et de la 3^e classe, payant respectivement 5 et 10 centimes par quintal métrique et par lieue, et à ranger dans la 2^e classe payant 7 centimes et demi toutes les marchandises *non dénommées*, à la 1^{re} et à la 3^e classe;

6° A réduire indistinctement à 25 centimes par 100 kilog., pour les trois classes de marchandises, le prix de la remise à domicile, pour toute expédition de 500 kilog. et au-dessus.

Telles ont été les modifications apportées dans les dispositions relatives au transport des marchandises de roulage, et dont l'expérience de neuf mois a fait aussi bien connaître l'utilité qu'apprécier les avantages qu'elles ont procurés au commerce.

La commission a désiré connaître le résultat de la réduction de 20 p. %, accordée sur les prix des transports :

Des produits étrangers *en transit*;

Des produits indigènes destinés à l'*exportation* ;

Des matières premières exotiques *en importation* ;

Mais par charge complète d'un waggon pour les marchandises de la 1^{re} et de la 2^e classe, et de 500 kilog. au moins pour celles de la 3^e classe.

Et elle a, en conséquence, demandé quel a été, par mois, le poids total de chacune de ces trois espèces de transport, et le montant de la recette réduite de 20 p. %.

Le tableau qui lui a été fourni, et qu'elle joint à ce rapport (*annexe I*), indique que le poids total

Des produits étrangers admis <i>en transit</i> a été de.	kilog. 1,421,175
Des produits indigènes destinés à l' <i>exportation</i>	3,527,639
Des matières exotiques admises à l' <i>importation</i>	231,780
Total.	5,180,594

indépendamment de 116 chevaux passés en transit.

Ce qui ne fait pas même $2\frac{1}{4}$ p. % du montant total des transports.

Le montant des recettes a été :

Pour la 1 ^{re} catégorie	23,115 18
Pour la 2 ^e "	33,630 36
Pour la 3 ^e "	3,330 12
Total. . . .	60,075 66
La réduction de prix n'a donc été que de	15,018 91
Total. . . .	75,094 57

qui équivaut à $4\frac{1}{2}$ p. % de la recette totale.

L'avis de la commission est que cette réduction de 20 p. % sur les tarifs de ces trois catégories de transport doit être maintenue, avec la condition de charge complète, attendu que le résultat obtenu a été de procurer des chargements complets de wagons, ce qui est un point important pour faire augmenter d'un tiers le produit de chaque wagon, tout en apportant une grande économie dans le service des convois.

Examen des résultats des tarifs du 22 mars, et des modérations de taxe apportées dans les prix de transport du bétail et des marchandises de roulage.

Tarif n° 1. — Voyageurs.

Le nombre des voyageurs, non compris les militaires, a été, en 1842. de 2,716,775
 Il avait été, en 1841, de. 2,635,874
 Ce qui ne fait qu'une différence en plus de 80,901
 et une augmentation de 3 p. % seulement.

Mais les recettes de 1842 ont été de.. . . . 4,676,074 65
 Elles n'avaient été en 1841 que de 4,110,519 30
 L'excédant de recette est de. 565,555 35

et constitue 14 p. % d'augmentation, provenant de l'augmentation des prix du tarif, et de l'ouverture complète de la ligne du Midi.

Ces 2,716,775 voyageurs ont été répartis dans les trois classes de voitures ; savoir :

255,225 dans celles de 1 ^{re} classe.			
681,972	"	2 ^e	"
1,779,578	"	3 ^e	"

Ce qui établit ce rapport approximatif que sur 100 voyageurs, il y en a eu :

10 dans les voitures de 1 ^{re} classe.			
25	"	2 ^e	"
65	"	3 ^e	"

Le montant de la recette ayant été réparti ; savoir :

1,079,650 pour la 1 ^{re} classe.			
1,603,954	"	2 ^e	"
1,992,470	"	3 ^e	"
<u>4,676,074</u>			

On a eu par fr. 100 de recette :

Fr. 23-10 produits par les voyageurs de 1^{re} classe.

34-30	"	"	2 ^e	"
42-60	"	"	3 ^e	"

D'où il résulte que le produit des voyageurs de 1^{re} classe est plus que la moitié de celui des voyageurs de 3^e classe, quoique leur nombre n'en soit pas le sixième, ce que l'on doit attribuer, outre le doublement de prix, à ce que les voyages en diligence sont à de plus grandes distances que ceux en waggons.

La division de la recette de chaque classe de voyageurs par le nombre de ces voyageurs, donne pour produit moyen de chaque voyageur :

De 1 ^{re} classe fr. 4-23
De 2 ^e " 2-35
De 3 ^e " 1-12

Et en divisant encore ce produit, par le prix moyen de la lieue à raison de

Fr. 0-38 pour la 1 ^{re} classe.			
0-29	"	2 ^e	"
0-18	"	3 ^e	"

L'on obtient pour la distance moyenne parcourue dans les trois classes :

Lieues $11 \frac{1}{2}$	pour les voyageurs de 1 ^{re} classe.
8	" 2 ^e "
$6 \frac{1}{2}$	" 3 ^e "

En appliquant donc ce nombre de lieues parcourues, par chaque classe de voyageurs, au nombre total des voyageurs de chacune de ces classes, on a pour le nombre total de lieues parcourues par tous les voyageurs :

2,839,378	lieues pour la 1 ^{re} classe.
5,688,100	" 2 ^e "
12,452,937	" 3 ^e "
20,975,415	

Et comme les convois des voyageurs ont parcouru 234,010 lieues, il a fallu que la moyenne du nombre de voyageurs par lieue parcourue par les convois ait été de 89 au plus, dont :

9 de 1 ^{re} classe à 38 cent.	 fr. 3 42
23 de 2 ^e id. à 29 "	 6 67
57 de 3 ^e id. à 18 "	 10 26
89	fr. 20 35

Ce nombre de voyageurs par convoi n'exige que quatre voitures au plus, ce qui est à peine suffisant pour couvrir toutes les dépenses du service, et il serait à désirer que, d'après l'expérience acquise maintenant du nombre des voyageurs sur chaque ligne, l'administration réglât le nombre des convois, de manière que le *minimum* des voyageurs par convoi fût, suivant les localités, de 100 à 150 voyageurs; car la dépense d'un convoi est la même pour 50 voyageurs comme pour 300 et le produit, dans le dernier cas, est sextuple du premier.

Le tarif du prix des places des voyageurs, en date du 22 mars, et auquel il n'a été apporté nulle modification, est un peu au-dessous des bases proposées par la commission sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest et un peu au-dessus de ces bases pour la ligne du Midi.

Cette anomalie provient des premiers tarifs, successivement arrêtés pour chacune des sections des trois premières lignes, au fur et à mesure que de nouvelles sections étaient ouvertes à la circulation, et pour la fixation desquelles on n'avait pas égard à la vraie distance à parcourir dans chacune d'elles, en appliquant un prix égal pour toutes.

Mais il n'en a pas été de même pour la ligne du Midi sur laquelle on a ouvert successivement les petites sections :

De Bruxelles à Tubise,
De Tubise à Soignies,
De Soignies à Jurbise,
De Jurbise à Mons,
Et de Mons à Quiévrain.

et pour lesquelles les fixations du prix ont été un peu forcées afin d'établir une différence entre les diverses distances successivement ouvertes à la circulation et surtout entre les trop nombreuses stations intermédiaires établies sur cette ligne, dont il fallait aussi différencier les prix.

La commission émet l'avis :

1° Qu'il soit procédé à une nouvelle fixation pour la ligne du Midi (de Bruxelles à Quiévrain) des prix des places dans chaque espèce de voitures, en basant cette fixation sur les prix de 20, 30 et 40 centimes, et en arrondissant la somme, en fractions de quart de franc;

2° Que sur les lignes de l'Est, de l'Ouest et du Nord, les prix des places soient fixés au même taux, dès que toutes les lignes seront complètement achevées et livrées à la circulation; mais toutefois en appliquant les prix pour les stations qui offrent entr'elles des détours trop considérables, non aux distances que l'on parcourt sur le rail-way, mais bien aux distances réduites à un terme moyen entre ces distances et celles qui existent par chaussées, ainsi que l'indique le tableau dressé à cet effet, et dont la commission pense qu'il est juste d'adopter les bases.

Tarif n° 2. — Bagages des voyageurs.

Ce tarif, juste dans ses bases, a produit une grande augmentation de recettes; car le montant en a été pour les 9 derniers mois de l'année 1842, de fr. 268,653-95.

Tandis que les 9 derniers mois de 1841, avec un nombre à peu près égal de voyageurs, n'avaient produit que fr. 100,987-46.

C'est un accroissement de recettes de plus de 165 p. % sur le tarif précédent, sans priver les voyageurs de la faculté de transporter gratuitement tous objets qui ne dépassent point un poids de 20 kilog. et qui peuvent être placés sous les bancs ou même au besoin sur l'impériale des voitures.

La commission reconnaît que les résultats de ce tarif sont avantageux pour le trésor, sans gêner, autant qu'on parut d'abord le croire, les voyageurs obligés de garder, près d'eux, leurs petits bagages: il lui semble donc qu'il y a lieu de maintenir les dispositions arrêtées.

Tarif n° 3. — Transport de fonds et objets de valeur.

Le nombre de groupes transportés a été de 22,607, qui ont produit une recette de fr. 28,607, ce qui fait un terme moyen de fr. 1-26 par group.

Cette recette n'excède que de fr. 3,000 celle de l'année précédente, et ne paraît pas devoir prendre une grande extension, ni devenir jamais assez importante pour couvrir les pertes dont elle fait courir les risques.

La commission pense cependant que ce genre de transport doit être conservé; mais seulement sous le rapport de l'utilité dont il peut être au petit commerce pour la prompte remise de ses fonds, à un taux aussi minime.

Tarif n° 4. — Transport des articles de messagerie.

Ce service organisé par l'arrêté du 22 mars, a produit un transport de 202,676 colis de petites marchandises taxés au nombre, et de 12,907,745 kilog. de petites marchandises taxés au poids.

La recette provenant de ces transports généralement établis à des prix plus bas que l'étaient et le sont encore ceux des entreprises des messageries, a été de la somme de fr. 408,269-44.

La commission ne peut qu'approuver que l'on soit revenu à sa proposition, d'établir l'échelle des prix de 10 en 10 kilog. ; elle est en conséquence d'avis que ce tarif et ses dispositions d'application doivent être maintenus, tels qu'ils sont actuellement établis.

Tarif n° 5. — Transport d'équipages.

Le nombre des voitures transportées pendant l'année a été de 2, , qui ont produit une recette de fr. 176,947.

Ainsi le terme moyen du rapport de chacune de ces voitures est de fr. 60 ; ce qui établit un trajet moyen de 20 lieues à raison de fr. 3 par lieue.

Ce prix de fr. 3 par lieue a soulevé beaucoup de réclamations ; mais la commission ne les regarde pas comme fondées, et elle propose le maintien de ce tarif, dans l'intérêt des maîtres de poste qui conduiront, par les routes ordinaires, les équipages dont les voyageurs trouveront le prix trop élevé par le chemin de fer.

Tarif n° 6. — Transport des chevaux, bétail, etc.

Ce genre de transport n'a encore eu jusqu'à présent que très peu d'importance, et c'est dans l'intention de le faciliter par des chargements complets de voitures, que M. le Ministre des Travaux Publics a accordé une remise de 20 p. % d'abord, et l'a portée ensuite à 25 p. %.

Malgré ces remises il n'a été transporté dans l'année que 29,078 chevaux et têtes de gros et menu bétail, qui n'ont produit qu'une recette de fr. 54,175-85.

La commission pense néanmoins qu'il faut encore maintenir le tarif actuel pendant l'année 1843 avec la remise de 25 p. % pour chargement complet d'une voiture en chevaux ou en bétail.

Tarif n° 7, 8. — Transport des marchandises de roulage.

- 1° De station en station ;
- 2° Avec remise à domicile.

Le poids de ces marchandises transportées en 1842 a été	
de	194,183 tonnes.
il n'avait été en 1841 que de	168,000 id.
Différence en plus	26,183 tonnes.

qui provient, à très peu de chose près, des transports effectués sur la ligne du **Midi** ouverte à la circulation au commencement de l'année, et qui ont été de

15,168 tonnes expédiées, } tant sur cette ligne que sur celles du Nord, de l'Est
et de 12,913 id. reçus, } et de l'Ouest.

Ce n'est que dans le courant de l'année, à l'époque à laquelle notre rail-way touchera la frontière de Prusse, que l'on peut espérer un grand accroissement de transports, si toutefois leur prix peut soutenir la concurrence avec celui de la navigation, que l'on organise en ce moment à Rotterdam et à Anvers même, par bâtiments à voiles et par bateaux à vapeur.

La répartition de ces 194,185 tonnes a été de

124,100 de marchandises de 1 ^{re} classe.		
67,085 id.	de 2 ^e	id.
3,000 id.	de 3 ^e	id.

Ce qui établit la proportion de

64 p. % pour la 1 ^{re} classe.		
34 $\frac{1}{2}$ id.	2 ^e	id.
1 $\frac{1}{2}$ id.	3 ^e	id.

Cette 3^e classe est si peu importante que la commission pense qu'il serait sans inconvénient de réunir le peu d'objets qui la composent à ceux de la 2^e, pour n'avoir plus que 2 classes de grosses marchandises, en réservant toutefois le tarif de la 3^e pour la fixation des prix des seuls transports difficiles ou dangereux.

La commission croit devoir faire remarquer que pendant les trois derniers trimestres de l'année, où la remise à domicile des marchandises de roulage a été rendue facultative, il n'y a eu sur les 147,198 tonnes qui ont été transportées que 11,611 tonnes pour lesquels la remise à domicile a été demandée, ce qui n'est pas même le 12^e des transports effectués.

Il convenait donc au commerce d'avoir la faculté d'expédier ses marchandises de station en station, ainsi que la commission l'avait annoncé dans l'un de ses rapports, et il en est résulté que les frais de camionnage, qui s'étaient montés pendant le 1^{er} trimestre à la somme de fr. 98,884-60, n'ont été pendant les 3 derniers trimestres de l'année que de fr. 72,241-59, tant pour les marchandises de roulage remises à domicile que pour les marchandises de diligence qui, toutes généralement, sont portées au domicile des personnes à qui elles sont adressées.

La commission s'est fait remettre le tableau (*annexe II*) qu'elle joint au présent rapport, et qui indique :

- 1^o Le poids des marchandises expédiées de chaque station;
- 2^o Le poids de celles remises à chacune d'elles;
- 3^o La distance réciproque de toutes les stations entr'elles.

Et le résultat de ce tableau est que, sur 188,813 tonneaux expédiés de ces stations :

26,423	tonneaux ont parcouru une distance de	1 à 6 lieues.
66,671	"	de 7 à 12 "
32,356	"	de 13 à 18 "
41,753	"	de 19 à 24 "
8,752	"	de 25 à 30 "
3,375	"	de 31 à 45 "
9,483	tonneaux ont été expédiés aux stations intermédiaires.	
188,813		

Ainsi la distance moyenne parcourue est d'environ 14 lieues.

Le produit du transport des marchandises de roulage a été en 1842

de	fr.	1,739,542 47
Et il n'avait été en 1841 que de		1,415,884 95
	Différence en plus	323,657 62

Ce qui établit une augmentation de 22 p. %, tandis que celle sur le poids de ces marchandises n'est que de 14 p. %.

Mais ce produit du transport des marchandises de roulage par convois spéciaux couvre à peine les frais de ce service, pour toutes les distances au-dessous de 10 lieues, attendu que les frais fixes comme ceux d'allumage des locomotives, de consommation du combustible pendant qu'elles restent allumées dans les stations avant le départ des convois et après leur arrivée, ceux de chargement et de déchargement des voitures, enfin les frais généraux d'administration, sont les mêmes pour un convoi ne faisant que 5 lieues que pour un autre qui en ferait 25 et dont le produit serait quintuple.

C'est d'après ce principe que l'on peut faire des remises qui deviennent profitables au trésor sur de grandes distances, principe sur lequel ont été justement motivées les déductions que les arrêtés du 21 avril et 25 octobre ont consacrées, d'une manière aussi avantageuse aux intérêts bien entendus de l'État, qu'à ceux du commerce et de l'industrie qui les réclamaient avec instance.

La commission émet même l'avis qu'il conviendrait, lorsque notre rail-way communiquera à celui de Cologne, de faire l'essai d'un système de tarif pour le transport des marchandises de roulage, qui consisterait à diminuer le taux du tarif actuel pour le transport de toute espèce de marchandises, et par chargement complet d'un waggon, pour toutes les distances parcourues au-delà de 20 lieues.

C'est donc en conséquence de l'opinion qu'elle s'est formée sur ce point que la commission donne son assentiment aux déductions de prix, telles qu'elles ont été établies par les arrêtés des 21 avril et 25 octobre, ainsi qu'aux diverses modifications qu'ils ont apportées dans quelques dispositions d'application des tarifs n^{os} 7 et 8 qui doivent se réduire aujourd'hui à un seul, puisque l'addition différentielle des frais de camionage qui, seule, établissait la variante de prix entre ces deux tarifs, est et demeure supprimée, en ce que le prix de camionage devient fixe et le même pour les trois classes de marchandises, ce qui d'ailleurs paraît juste et convenable.

Le plus grand avantage qui soit résulté de l'adoption des principes de la commission est d'avoir provoqué le chargement à peu près complet des waggons, qui précédemment marchaient souvent à demi charge. Il résulte en effet d'un tableau qui nous a été communiqué par l'administration :

1^o Que la charge moyenne de waggons pendant les quatre premiers mois de l'année

(avant la mise à exécution des nouveaux tarifs), a été de 2,504 kilog. et que le produit moyen par waggon s'est monté à fr. 24-36 ;

2° Que pendant les huit derniers mois de l'année la charge moyenne des waggon a été de 3,625 kilog. et leur produit moyen de fr. 32-52.

Ainsi, par une déduction de 10 p. % accordée pour provoquer des chargements complets, on a obtenu au moins 30 p. % de diminution sur la dépense du service.

C'est aussi par les diverses combinaisons que fournira l'expérience, qu'on pourra rendre le chemin de fer plus productif pour l'État en accordant au commerce de nouvelles facilités qui augmenteront nécessairement la masse des transports à des distances supérieures à 20 lieues.

La commission a vu avec satisfaction que l'administration avait suivi l'avis qu'elle avait ouvert de louer des waggon de station à station, au prix de fr. 2-70 par lieue. qui représente un chargement de 4,500 kilog., moitié en marchandises de 1^{re} classe et moitié de 2^e classe.

Déjà 14,792 tonneaux ont été transportés par waggon loués, depuis le mois de juillet, où ce mode de transport a été établi.

La modification la plus importante faite aux dispositions de l'arrêté royal du 22 mars est la nouvelle classification des trois catégories de marchandises, ainsi que la commission l'avait d'abord proposé ; il n'y a été dérogé que pour huit espèces de marchandises de 2^e classe qui ont obtenu, par chargement complet, une réduction de 20 p. % sur le prix de la classe à laquelle elles appartiennent.

En considérant maintenant les résultats de l'année 1842 sous le rapport financier et en les comparant à ceux de l'année 1841, la commission fait d'abord observer que la longueur des différentes lignes, qui était de 75 lieues au commencement de 1842, a reçu pendant les derniers mois un accroissement de 12 lieues ; mais le service n'a été établi sur ces 12 lieues que pour un temps qui les réduit à 4 seulement, réparties sur l'année entière.

La longueur moyenne du chemin de fer ayant été de 69 lieues en 1841, il en résulte que l'accroissement a été de 13 p. % en 1842.

L'augmentation de recette en 1842 a été de fr. 1,235,219-44, ce qui fait près de 20 p. % d'augmentation dans les produits sur ceux de 1841.

Cette augmentation de recette s'est répartie sur chaque branche de produit comme il suit :

	Produits en 1842.	Produits en 1841.	Augmentation.
Voyageurs.	4,684,313 54	4,113,754 78	570,558 76
Bagages	297,889 41	127,249 40	170,640 01
Petites marchandises.	408,269 44	340,015 09	68,254 35
Fonds et valeurs.	28,607 00	25,113 97	3,493 03
Équipages	176,947 00	130,718 80	46,228 20
Chevaux et bétail.	54,175 85	42,960 50	11,215 35
Marchandises de roulage. . . .	1,739,542 57	1,415,884 95	323,657 62
Produits divers.	71,808 29	30,636 17	41,172 12
TOTAUX.	7,461,553 10	6,226,333 66	1,235,219 44

De ces résultats et de ceux qui précèdent, la commission conclut au maintien du système conseillé par elle, jusqu'à ce que le service soit établi sur toutes les lignes du rail-way.

Elle propose en conséquence à M. le Ministre des Travaux Publics de faire réimprimer, et de répandre, le plus possible, dans le public, le *livret réglementaire*, avec tableaux indiquant les prix de tous les tarifs de chacune des stations principales, afin qu'il ait une parfaite connaissance de toutes les dispositions et des prix résultant de l'arrêté royal du 22 mars 1842, et des arrêtés ministériels qui complètent le système actuellement en vigueur.

Bruzelles, le 30 mars 1843.

Les membres de la commission des tarifs du chemin de fer,

Baron EVAÏN, *président.*

B.-C. DUMORTIER.

DEMONCEAU.

MAST DE VRIES, *secrétaire.*

ANNEXE N° I.

Relevé sommaire des transports qui ont joui, en 1842, de la remise de 20 p. %.

PÉRIODES.	POUR TRANSIT.		POUR EXPORTATION.		POUR IMPORTATION.	
	POIDS.	RECETTES.	POIDS.	RECETTES.	POIDS.	RECETTES.
Du 21 avril 1842 au 31 mai	233, 337	3, 835 72	312, 335	3, 835 91	13, 437	173 12
Mois de juin	71, 111	2, 134 66	326, 645	3, 075 18	27, 049	337 00
Mois de juillet	152, 909	2, 285 46	428, 689	3, 872 04	31, 287	448 30
Mois d'août	144, 479	1, 933 00	430, 786	3, 704 81	55, 207	835 38
Mois de septembre	66, 541	1, 365 58	671, 808	5, 837 23	31, 194	512 00
Mois d'octobre	236, 561	4, 002 09	410, 982	4, 200 34	53, 910	838 42
Mois de novembre	221, 989	4, 316 29	436, 003	4, 978 66	"	"
Mois de décembre	304, 248	3, 492 38	510, 421	4, 626 19	19, 696	185 90
Totaux	1, 421, 176	23, 115 18	3, 527, 639	33, 630 36	231, 780	3, 330 12
						116

78 chevaux en transit.

12

6

20

ANNEXE n° II.

Tableau statistique indiquant, par station de départ et d'arrivée, les transports de marchandises de roulage effectués pendant l'année 1842.

POINTS DE DÉPART.	POIN																											
	Total général.	BRUXELLES.		VILVORDE.		MALINES.		DUFFEL.		ANVERS.		TERMONDE.		WETTEREN.		GAND.		AELTRE.		BRUGES.		OSTENDE.		DEYNZE.		COURTRAY.		
		LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.	LIÈGES.	POIDS.
BRUXELLES (Nord).	13,435	"	"	2	97	4	2,802	6	5	9	1,916	9	155	13	16	15	1,773	20	7	24	369	23	144	19	41	24	95	"
VILVORDE	266	2	72	"	"	2	57	4	1	7	17	7	3	11	"	13	13	18	"	22	38	26	1	17	1	22	"	"
MALINES	4,306	4	1,294	2	39	"	"	2	1	5	329	5	59	9	"	11	641	16	"	20	30	24	12	15	"	20	186	"
DUFFEL	56	6	13	4	9	2	"	"	"	3	1	7	"	10	"	13	4	18	"	22	"	26	"	16	"	22	"	"
ANVERS	34,853	9	3,684	7	82	5	1,446	3	43	"	"	10	104	13	15	16	1,116	21	4	23	103	29	110	20	66	25	2,238	"
STATIONS INTERN.	14	"	3	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TERNONDE	2,357	9	298	7	15	5	66	7	4	10	120	"	"	3	"	6	212	10	2	15	21	19	22	9	79	15	135	"
WETTEREN	231	13	16	11	"	2	81	10	3	13	1	3	33	"	"	3	28	7	"	11	"	16	5	6	"	11	12	"
GAND	10,481	13	1,978	13	10	11	145	13	6	16	421	6	285	3	21	"	"	5	28	9	501	13	241	3	32	9	3,258	"
AELTRE	249	20	14	18	"	16	6	17	"	21	5	10	2	7	3	5	96	"	"	4	21	9	38	8	"	13	42	"
BRUGES	1,233	24	373	22	9	20	11	22	"	25	15	15	8	11	1	9	197	4	70	"	"	4	233	12	6	19	61	"
OSTENDE	3,584	28	1,547	26	"	24	68	26	"	29	286	19	116	16	3	13	709	9	9	4	296	"	"	17	19	22	342	"
DEYNZE	160	19	22	17	"	15	16	16	"	19	1	9	8	6	"	3	23	8	"	12	7	17	26	"	"	5	49	"
COURTRAY	3,127	24	308	22	"	20	44	22	"	25	332	15	80	11	12	9	1,660	13	1	18	38	22	60	5	1	"	"	"
MOUSCRON	14	26	"	24	"	22	"	24	"	27	1	17	"	14	"	11	1	16	"	20	"	24	"	8	1	2	4	"
TOURNAY	121	30	21	28	"	26	"	28	"	31	3	21	7	18	"	15	24	20	"	24	3	28	3	12	"	6	35	"
ROUBAIX	24	28	"	26	"	24	"	26	"	29	"	19	"	15	"	13	"	"	"	22	"	26	"	9	"	4	24	"
STATIONS INTERN.	1,001	"	59	"	1	"	94	"	4	"	68	"	145	"	"	"	144	"	2	"	97	"	51	"	3	"	41	"
LOUVAIN	27,960	9	3,392	7	87	5	1,144	6	6	10	3,191	10	343	13	83	16	776	21	66	25	318	29	88	19	12	25	422	"
TIRLEMONT	6,869	12	2,378	10	451	8	318	10	"	13	582	14	9	17	"	20	502	25	"	28	12	33	116	23	"	28	120	"
LANDEN	2,396	15	64	13	92	11	22	13	"	16	26	16	"	20	"	22	139	27	"	31	"	35	31	29	"	31	3	"
WAREMME	3,302	18	453	16	4	14	37	16	"	19	46	19	3	22	"	25	36	30	"	34	"	38	"	28	"	24	"	"
ANS	34,039	22	1,381	20	1	18	3,131	19	3	22	1,266	23	50	23	4	29	308	13	"	38	72	42	58	32	3	36	158	"
LIÈGE	15,029	23	3,500	21	1	19	1,456	20	13	23	3,291	24	113	27	14	30	800	14	2	39	88	43	71	33	2	39	230	"
CHÊNÉE	423	24	124	22	1	20	2	22	"	24	151	25	1	28	"	31	20	15	"	40	1	44	3	34	"	41	"	"
SAINT-TROND	2,996	17	375	15	35	13	212	15	"	18	797	18	12	22	"	24	419	29	"	33	1	37	3	29	"	35	"	"
STATIONS INTERN.	1,221	"	107	"	4	"	26	"	"	"	72	"	1	"	"	"	9	"	"	"	12	"	2	"	"	"	"	"
BRUXELLES (Midi).	6,324	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
BAL	836	3	264	5	6	7	96	9	"	12	30	12	"	15	"	18	56	23	"	27	"	31	2	21	"	27	1	"
BRAINE-LE-COMTE	2,257	6	647	8	7	10	16	12	"	15	216	16	20	19	"	21	45	26	"	30	256	35	45	25	"	30	40	"
BOIGNIES	4,631	7	2,361	9	136	11	586	13	2	16	281	17	24	20	"	23	116	27	"	31	5	36	"	26	"	31	63	"
MONS	2,695	12	1,248	14	"	16	17	18	"	21	213	21	18	25	"	27	43	32	"	36	6	41	1	31	1	36	6	"
QUIÉVRAIN	474	16	63	18	"	20	5	12	"	25	37	25	"	29	"	31	29	36	"	40	"	44	"	35	"	49	"	"
STATIONS INTERN.	4,253	"	1,856	"	13	"	241	"	"	"	98	"	36	"	"	"	119	"	"	"	6	"	3	"	1	"	"	"
TOTAUX	194,183	"	27,370	"	1,100	"	12,128	"	91	"	13,802	"	1,685	"	172	"	10,058	"	191	"	2,301	"	1,370	"	281	"	9,134	"

Le tonneau (1,000 k.) a été pris pour unité dans l'indication des quantités transportées. A cet effet on a négligé le nombre 1.50.
Les distances sont indiquées en lieues de 5,000 mètres, de la station d'expédition à celle de destination.

roulage.

ARRIVÉE.

PAR DISTANCE.																																RÉSUMÉ			
																																POIDS TOTAL.			
ROUBAIX.		LOUVAIN.		TIRLEMONT.		LANDER.		WAREMME.		AMB.		LIÈGE.		CHÉNÉE.		ST-TROID.		MAL.		BRAYE.		SOIGNIES.		MONS.		QUIÉVRAIN.		STATIONS INTERMÉDIAIRES.							
LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.		
3	29	"	9	1,451	12	56	13	37	18	60	23	1,334	23	3,043	24	149	17	416	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80	1	824				
"	26	"	7	29	10	5	13	10	16	"	20	4	21	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	2	7	2	670			
1	24	"	5	675	8	230	11	9	14	14	18	114	19	203	"	"	13	127	7	9	"	"	11	23	16	76	20	1	236	4	12,815	26,423	De 1 à 6 lieues.		
"	26	"	6	"	10	"	13	"	16	"	19	4	20	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18	8	"	"	1	5	5,844				
7	29	"	10	2,065	13	1,388	16	44	19	355	22	5,756	23	8,641	24	1,152	18	1,410	12	30	15	54	16	486	21	2,656	25	110	1,327	6	4,610				
"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	7	6,784				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	2,757				
1	19	"	10	220	14	16	16	"	19	49	23	217	24	533	"	"	18	44	12	6	16	1	17	34	23	124	25	5	91	10	8,374	66,671	De 7 à 12 lieues.		
"	13	"	13	3	17	"	20	"	22	"	26	3	"	"	"	"	22	1	15	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	11	1,568			
3	16	"	16	210	20	85	23	1	25	"	29	498	30	927	31	24	24	103	18	13	22	25	23	84	27	270	"	255	12	7,399					
"	18	"	21	3	24	"	27	"	30	"	33	"	34	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32	4	"	17	13	10,509					
1	22	"	25	102	28	6	31	"	34	"	38	9	39	50	"	"	13	2	27	1	"	"	"	"	36	1	"	29	14	5,404					
1	26	"	29	182	33	43	35	3	"	"	42	175	43	205	44	45	37	10	"	"	"	"	"	"	41	30	44	20	33	15	5,538				
1	9	"	19	"	23	"	26	"	"	"	"	"	33	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31	1	"	"	16	3,768	32,356	De 13 à 19 lieues.			
7	4	114	25	112	28	15	31	1	"	"	38	48	39	121	"	"	33	3	"	"	30	1	31	3	36	"	"	79	17	905					
1	2	2	27	"	31	"	"	"	"	"	"	"	41	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	18	6,232			
"	5	"	31	2	35	1	"	"	"	"	"	"	45	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19	2,243				
"	"	"	29	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20	992				
1	2	"	26	"	5	"	"	"	"	"	"	1	22	"	"	"	"	"	62	"	"	"	"	5	"	123	"	"	21	3,562	41,753	De 19 à 24 lieues.			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22	10,477				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	19,534				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24	4,845				
15	29	"	"	"	4	3,437	6	1,276	9	2,350	13	4,098	14	2,909	15	432	8	1,305	12	253	15	37	16	117	21	368	25	17	1,306	25	3,597				
5	32	"	4	1,391	"	"	3	125	5	317	9	166	10	131	11	5	5	59	15	11	19	4	20	4	25	43	28	4	622	26	13				
"	35	"	6	1,261	3	103	"	3	76	7	136	8	71	9	25	2	90	18	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	126	27	338	8,752	De 25 à 30 lieues.	
"	38	"	9	794	5	241	3	247	"	4	1,078	5	198	6	14	5	19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28	1,893			
"	42	"	13	2,830	9	10,305	7	4,906	4	1,256	"	1	349	3	98	9	6,215	24	4	28	2	29	56	34	9	"	"	2,487	29	1,536					
2	43	"	14	2,327	10	317	8	72	5	278	1	293	"	1	164	10	1,224	25	6	29	2	30	61	35	271	"	"	221	30	1,375					
"	44	"	15	56	11	25	9	2	6	1	3	1	1	15	"	11	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31	469				
"	47	"	8	749	5	110	2	116	5	24	9	60	10	35	11	13	"	"	"	"	"	"	"	"	29	4	"	"	23	32	7				
"	"	"	"	126	"	100	"	221	"	60	"	341	"	94	"	"	27	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	33	175	1,103	De 31 à 36 lieues.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34	12				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35	485				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36	15				
"	31	"	12	18	15	32	"	"	"	"	24	4	25	6	"	"	"	"	"	3	621	6	235	7	1,033	12	2,864	16	91	1,476	37	13			
"	34	"	15	176	19	7	"	"	"	"	"	29	8	"	"	"	"	"	"	3	27	"	"	"	"	6	526	10	142	70	38	278			
"	35	"	16	16	20	9	"	"	"	"	29	6	30	36	"	"	"	"	"	5	226	1	1	"	"	5	323	9	45	396	39	1,290	1,850	De 37 à 42 lieues.	
"	40	"	21	133	25	8	"	"	"	"	"	35	129	"	"	29	1	9	253	6	35	5	15	"	"	4	496	"	14	41	31				
"	44	"	25	18	"	"	"	"	"	"	"	39	11	"	"	"	"	13	8	"	"	"	"	"	4	283	"	"	42	233					
"	"	"	"	110	"	19	"	"	"	"	"	20	19	"	"	"	"	4	818	"	"	11	39	"	"	76	"	23	662	43	276				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44	68				
9	118	"	15,093	"	17,068	"	7,073	"	4,943	"	14,359	"	18,597	"	2,123	"	11,103	"	2,371	"	418	"	2,153	"	8,231	"	957	"	9,483	45	18				
																																9,483	188,813 tons.		

Il est comme 1 le nombre au-dessus. De là proviennent les différences que l'on rencontre dans les additions.

N° XLII.

Historique de la rédaction des projets et de l'exécution des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay.

Courtray, le 29 mars 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêches en date des 22 février dernier et 8 mars courant, 2^e division, exploitation, n° 469, vous avez bien voulu m'inviter à vous adresser un historique complet des diverses sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France et de Mouscron à Tournay, dont le service m'a été confié.

A ce sujet j'ai déjà eu l'honneur de vous faire remarquer, Monsieur le Ministre, dans ma lettre du 10 de ce mois, n° 6635, que le travail que j'étais à même de vous présenter, ne pouvait donner l'historique des sections dont il s'agit que jusqu'au moment où chacune d'elles a été remise à l'administration de l'exploitation et que, quant aux faits postérieurs à cette époque, les renseignements que vous réclamez ne pouvaient convenablement vous être fournis que par M. le directeur de cette administration.

C'est en ce sens que j'ai rédigé le présent mémoire, dans lequel j'ai tâché, Monsieur le Ministre, de me conformer, autant que possible, aux instructions que vous avez bien voulu me prescrire dans votre dépêche précitée du 22 février dernier.

A cet effet j'ai pensé, en premier lieu, qu'il serait tout à la fois plus simple et plus convenable de m'occuper séparément des trois lignes ci-après, divisées, l'une comme l'autre, en deux sections, savoir :

1 ^o Ligne de Gand à Courtray . . .	{	Section de Gand à Deynze.
	"	Deynze à Courtray.
2 ^o " Courtray à la frontière.	{	" Courtray à Mouscron.
	"	Mouscron à la frontière.
3 ^o " Mouscron à Tournay. .	{	" Mouscron à Templeuve.
	"	Templeuve à Tournay.

Ensuite j'ai cru utile de partager mon travail, pour chacune de ces lignes, en trois chapitres : Le premier contiendra l'historique des projets ; dans le second, je donnerai la description des travaux et traiterai de leur exécution, des circonstances les plus remarquables qui se sont manifestées pendant leur construction et des modifications successives qui ont été apportées aux projets primitifs ; enfin, dans le troisième chapitre, je présenterai le montant des diverses entreprises effectuées, soit par adjudication, soit par soumission.

PREMIÈRE PARTIE.

LIGNE DE GAND A COURTRAY.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

La loi du 26 mai 1837 porte que le chemin de fer à établir de Gand vers la France et Tournay passera *par Courtray*.

On comprit, dès le principe, que le tracé qui, entre Gand et Courtray, offrirait les pentes les plus faibles comme aussi l'exécution la plus facile et la moins dispendieuse, serait celui qui suivrait la vallée de la Lys en se maintenant constamment sur la rive droite de cette rivière et touchant ainsi notamment Peteghem-lez-Deynze et Harlebeke.

On reconnut aussi, par suite des études du terrain, qu'on pouvait sans difficulté, au lieu de passer par la petite commune de Vive-St-Eloy, située entre Deynze et Harlebeke, rencontrer celle de Waereghem, l'une des plus importantes de la Flandre occidentale; de manière que le projet qui se présentait, dès le premier abord, comme le plus favorable à tous égards, était celui qui se dirigeait par Peteghem, Waereghem et Harlebeke. Ce fut aussi celui qui, plus tard, fut arrêté.

Mais dans le cours des discussions dont la loi du 26 mai avait été l'objet, divers membres de la représentation nationale avaient exprimé l'opinion qu'il serait possible et même convenable de rapprocher le chemin de fer d'Audenaerde, en l'écartant de Deynze, pour le faire passer, soit entre Deynze et Cruyshautem, soit à Cruyshautem même.

Ces observations, appuyées de pétitions des autorités communales d'Audenaerde et de Cruyshautem, furent combattues, entr'autres, par M. le directeur Noël, dans les deux rapports qu'il adressa au Département des Travaux Publics, en date des 20 septembre et 24 octobre 1837. Les considérations développées par ce fonctionnaire établirent à l'évidence que sous les divers points de vue de la convenance dans le parcours, de l'économie dans les dépenses et des produits présumés, le chemin de fer devait, de toute nécessité, passer par Deynze.

Adoptant les conclusions des deux rapports précités, le Département des Travaux Publics approuva, par arrêté en date du 20 novembre 1837, le tracé de Gand à Courtray, tel qu'il avait été proposé par M. le directeur Noël. Cet arrêté résumant les considérations principales qui avaient motivé l'avis de M. Noël, je crois utile d'en reproduire ci-après le texte, dans son ensemble.

« Le Ministre des Travaux Publics,

- » Vu la loi du 26 mai dernier, qui ordonne l'établissement aux frais de l'Etat, d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray;
- » Vu les pétitions des administrations communales d'Audenaerde et de Cruyshautem, tendant à obtenir que le tracé soit dirigé par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem,
- » Vu la pétition de la commune de Deynze et autres du même canton, demandant que ce tracé ne s'écarte point de la ville de Deynze;

» Vu les rapports de l'ingénieur en chef directeur Noël, en date du 20 septembre et 24 octobre dernier, ainsi que les plans et nivellements y annexés ;

» Vu l'avis de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, motivé dans son rapport en date du 12 de ce mois ;

» Considérant :

» Que le point de départ du chemin de fer de Gand vers Lille, au pont sur l'Escaut à Gand, se trouve à une hauteur de 10 mètr. au-dessus du niveau moyen de la mer et le point d'arrivée à Courtray, à 18 mètr. au-dessus de ce niveau ;

» Que, dans la direction qui passe par Peteghem, Waereghem et Harlebeke, l'on rencontre un terrain s'élevant, en général, d'une manière uniforme, dont la côte la plus haute ne dépasse pas 18 mètr. au-dessus de la mer, et tel que la pente moyenne du rail-way a pu être amenée à n'être que d'environ $\frac{1}{2}$ millimètre, tout en n'exécutant que des ouvrages ordinaires en terrassements ;

» Qu'au contraire celle par Cruyshautem, ayant à traverser une crête élevée à 59 mètr. au-dessus de la mer, exigerait des pentes de 3 à 4 millimètres sur de grandes longueurs et entraînerait en outre à des travaux considérables en terrassements et ouvrages d'art ;

» Qu'ainsi, sous les rapports des frais d'établissement et d'entretien, comme sous ceux de la rapidité et des frais de locomotion, le tracé par Deynze est, de tous points, beaucoup plus avantageux que celui qui serait dirigé vers Cruyshautem ;

» Arrête :

» Art. 1^{er}. Le tracé des sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France, comprises entre Gand et Courtray, passant par Peteghem-lez-Deynze, Waereghem et Harlebeke, tel qu'il est proposé par l'ingénieur en chef directeur Noël, dans son rapport du 20 septembre dernier, est adopté.

» Art. 2. L'ingénieur en chef directeur Noël est autorisé à compléter les études du projet définitif dans la direction sus-indiquée, de manière qu'il puisse être prochainement procédé à l'adjudication des travaux de ces sections.

» Bruxelles, le 20 novembre 1837.

» NOTHOMB. »

Immédiatement après que cet arrêté fut porté, l'on procéda au levé du plan terrier, aux nivellements de détails, puis aux métrés des ouvrages et à la formation des cahiers des charges, de manière à réunir, dès le mois de février suivant, tous les éléments du projet définitif, nécessaire à la mise en adjudication du corps de la route de Gand à Courtray, et ce, sur la largeur nécessaire à deux voies.

Ce projet, divisé en deux sections, l'une de Gand à Deynze-Peteghem et l'autre de Deynze-Peteghem à Courtray, fut présenté par M. le directeur Noël, le 1^{er} mars 1838, approuvé par le Département des Travaux Publics, le 6 du même mois, et mis en adjudication le 4 avril suivant.

Si l'on considère la section de Gand à Deynze comme ayant son origine à la station même de la première de ces villes et son extrémité à la chaussée de Deynze à Audenaerde, qui longe la station de Deynze, alors cette section présentera une longueur totale de 17,424 mètr., composée comme suit :

Partie commune avec la ligne de Gand vers Bruges.	{	Un alignement droit dans le prolongement de la station de Gand.	1,254.00	}	1,874 00
		Une courbe décrite d'un rayon de 365 mètr. aboutissant au pont du Strop, sur l'Escaut.	561.00		
		Partie droite sur ledit pont . .	59.00		

Partie comprise entre le pont du Strop et l'ex- trémité de la station de Deynze.	Deux alignements droits ayant ensemble une longueur de . . .	13,917.70	15,550.00
	Une courbe de 2,400 mètr. de rayon (à la séparation des lignes de Bruges et Courtray, au-delà du pont du Strop).	320.80	
	Une courbe de 3,000 mètr. de rayon (à Nazareth).	1,046.00	
	Une courbe de 1,500 mètr. de rayon (dans la station de Deynze).	265.50	

Mais comme, sur la distance de 1,874 mètr., comprise entre la station de Gand et le pont du Strop inclusivement, le lit de la route avait déjà été exécuté pour la ligne de Gand vers Courtray en même temps que pour celle de Gand vers Bruges, la section de Gand à Deynze fut censée, dans le cahier des charges qui servit de base à l'adjudication précitée du 4 avril 1838, ne commencer qu'à l'extrémité occidentale des tablettes du pont du Strop, de manière qu'elle ne présentait qu'un développement de 15,550 mètr.

Cette section de Gand à Deynze a été exécutée suivant le profil longitudinal décrit au cahier des charges dressé pour l'adjudication du 4 avril, à l'exception de deux légères modifications, dont il sera parlé plus loin et qui ont eu pour objet de relever le plafond de la tranchée de Gand, ainsi que le couronnement d'une partie du remblai à Swynaerde. Ce profil, à partir du pont du Strop, se compose de :

7,545 ^m ,80	en diverses parties établies à niveau.
1,447 ^m ,40	en pente de 0 ^m ,0018
317 ^m ,30	" de 0 ^m ,00085
836 ^m ,40	" de 0 ^m ,00035
2,192 ^m ,90	en rampe de 0 ^m ,0004
3,210 ^m ,20	" de 0 ^m ,00025
<u>15,550^m,00</u>	

La partie complémentaire de la section, qui s'étend entre la station de Gand et le pont du Strop, a pour profil longitudinal :

59 mètr.	à niveau.
450 "	en rampe de 0 ^m ,001
804 "	" 0 ^m ,002
561 "	" 0 ^m ,00344

Il est à remarquer que, dans cette rampe de 0^m,00344, se trouve comprise la courbe décrite d'un rayon de 365 mètr. aboutissant au pont du Strop.

En ce qui concerne la section de Deynze à Courtray, celle-ci devait, dans le projet primitif, être limitée par la chaussée de cette dernière ville à Tournay et la station de Courtray placée au sud-est du parc St-Georges, qui longe le boulevard extérieur de cette ville. Mais une convention passée le 14 novembre 1838 entre M. l'inspecteur directeur Noël et le collège des bourgmestre et échevins de la dite ville (convention approuvée par arrêté royal du 4 avril 1839), amena dans le projet, aux abords de Courtray, diverses modifications au tracé. L'axe du chemin de fer fut rapproché de la ville, de manière à passer dans le fossé d'enceinte aboutissant à la porte de Tournay, et la station, reportée au-delà de la chaussée de Tournay, reçut pour limite extérieure, la chaussée de Courtray à Tourcoing.

La longueur de la section de Deynze à Courtray qui, au projet primitif, n'était que de 26,017^m,30, devint alors de 28,615 mètr., composée comme suit :

En quatre alignements droits, un développement total de . . .	22,562 ^m ,18
En courbe de 1,500 mètr. de rayon (à la sortie de la station de Deynze).	742 ^m ,50
" de 2,400 " (à la station de Waereghem). . .	1,162 ^m ,40
" de 2,000 " (à la station de Harlebeke) . . .	1,049 ^m ,52
" de 1,000 " (près de la station de Courtray) . .	881 ^m ,40
" de 500 " (à l'extrémité de la station de Courtray)	217 ^m ,00
	26,615 ^m ,00

Le changement apporté au tracé, ainsi que nous venons de le dire, dut nécessairement faire modifier également le profil longitudinal de la section, indiqué au cahier des charges de l'adjudication. En outre deux autres modifications durent aussi être introduites dans le projet primitif, à l'effet de relever le plafond des tranchées de Zulte et de Waereghem, de manière que le profil longitudinal se compose aujourd'hui comme suit :

14,290 ^m ,04 en diverses parties établies à niveau
1,457 ^m ,00 en rampe de 0 ^m ,00034
2,364 ^m ,00 " de 0 ^m ,0006
5,827 ^m ,26 " de 0 ^m ,001
910 ^m ,10 " de 0 ^m ,0012
550 ^m ,80 " de 0 ^m ,00147
405 ^m ,80 " de 0 ^m ,002
810 ^m ,00 en pente de 0 ^m ,001
26,615 ^m ,00

Résumant ici ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Gand à Courtray, nous ferons remarquer que, sur les 42,165 mètr. que comporte le développement de la ligne comprise entre le pont du Strop et l'extrémité de la station à Courtray, on trouve :

36,479 ^m ,88 en alignements droits.
4,586 ^m ,72 en courbes d'un rayon de 1,500 à 3,000 mètr.
881 ^m ,40 " " de 1,000 (aux abords de la station de Courtray).
217 ^m ,00 " " de 500 (à l'extrémité " ").

Et que, sous le rapport du profil longitudinal, les deux sections comprennent ensemble :

21,835 ^m ,84 de parties établies à niveau.
17,015 ^m ,06 " en rampe ou pente de $\frac{1}{4}$ à 1 millimètre par mètr.
1,460 ^m ,90 " " de 1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{1}{2}$ "
1,853 ^m ,20 " " de 1 $\frac{1}{2}$ à 2 "

Nous avons dit que les adjudications effectuées le 4 avril 1838 n'avaient eu pour objet que l'exécution du corps de la route, c'est-à-dire les terrassements et ouvrages d'art. Quant à l'établissement du rail-way et des travaux y relatifs, l'adjudication en eut lieu pour la section de Deynze à Courtray, le 27 mars 1839 et pour celle de Gand à Deynze, le 1^{er} mai suivant. En outre le rail-way à construire sur la partie complémentaire de la section de Gand et le pont du Strop fut entrepris par une soumission de la main à la main, approuvée le 11 août 1839.

Il est à remarquer, toutefois, que les trois entreprises de rail-way, dont nous venons de parler, ne comprirent l'ensablement du coffre que jusqu'à la hauteur des billes. La coucho supérieure, sur 0^m,06 de hauteur, fut faite en sable de Cruyshautem adjudgé pour toute la ligne de Gand à Courtray, le 1^{er} mai 1839. La mise en œuvre de ce sable fut effectuée en vertu d'une soumission de la main à la main, approuvée le 1^{er} août suivant.

1,600^m seulement, être utilisée dans les remblais de la route; de manière que la plus grande masse des terres provenant de cette tranchée fut distribuée sur des terrains bas situés à proximité de la butte.

L'autre tranchée principale était celle de Gand, aux abords de la chaussée d'Audenaerde : elle contenait un cube de près de 21,000 mètr. à transporter en remblai, vers le pont du Strop, à une distance moyenne de 1,300 mètr., et en rampe de 0^m,0018.

D'après le projet, ce transport devait s'effectuer au moyen de tombereaux; mais la mauvaise qualité du sol, détrempé surtout par des pluies abondantes, rendit ce mode impraticable et l'on fut obligé de faire usage de waggons.

Ce système, quoiqu'étant le meilleur que l'on pût suivre dans l'occurrence, fut cependant extrêmement onéreux à l'entrepreneur, non-seulement par les frais que lui causèrent l'établissement et le maintien en bon état d'un rail-way spécial, la fourniture et l'entretien d'un matériel de 20 waggons, etc., mais aussi par le peu de progrès que pouvait faire la marche du déblai, ce qui força l'entrepreneur à un travail de jour et de nuit pendant plusieurs mois. Aussi la tranchée, en raison des obstacles de tout genre qui se rencontrèrent dans le cours du travail, ne fut-elle complètement ouverte que 11 mois seulement après qu'elle avait été entamée.

Les faits qui se sont présentés dans l'exécution de cette tranchée de Gand, sont assez remarquables pour que je croie utile d'entrer, à ce sujet, dans quelques autres détails.

La profondeur *maximum* du déblai n'était que de 2^m,58; la partie supérieure se composait d'une terre extrêmement légère; mais sur une profondeur moyenne d'environ 1 mètr., le sol était formé d'une argile noirâtre, très compacte, remplie de gravier et cailloux et qu'on ne pouvait généralement détacher qu'à la pioche. Ce terrain, trempé par les eaux pluviales, formait une pâte très grasse dans laquelle il n'était guère possible ni de conserver le rail-way provisoire, ni de faire marcher les chevaux qui traînaient en rampe, comme je l'ai dit, les waggons chargés des déblais.

C'est par suite de la mauvaise qualité du sol de cette tranchée que plus tard, lorsqu'on eut livré la route à l'exploitation, on eut tant de peine à maintenir le rail-way dans son relief, et que, pour parer à un inconvénient si grave, on se décida à y exhausser la voie de 0^m,40, au moyen d'un massif général en pierrailles et sable. A cet effet, et pour ne pas interrompre la circulation, on exécuta la 2^e voie sur 2,400 mètr. de longueur, avant de démonter la première. (Ce double travail fit l'objet d'une soumission montant à fr. 27,800 et approuvée le 17 octobre 1839).

Pour en revenir aux terrassements de la tranchée de Gand et faire mieux apprécier les difficultés qu'on eut à vaincre pour la percer, je n'aurai qu'à donner le relevé ci-après de la main-d'œuvre qu'on y a employée.

1 ^o Fouille et chargement. . . .	6,466	journées de terrassier.
	693	id.
2 ^o Transport	24	attelages à 1 collier.
	803	id. 2 id.
	987	journées de cheval à traîner les waggons.
3 ^o Déchargement et régalement.	2,436	journées de terrassier.
4 ^o Pose de la voie et entretien. {	168	id. de chef poseur.
	738	id. d'aide poseur.
5 ^o Entretien des fossés d'écoulement, graissage des waggons, balayage des rails.	386	id. de manœuvre.
6 ^o Transport à pied-d'œuvre des waggons, fers et billes et remise en dépôt du matériel.	Pour mémoire.	

Si l'on remarque que les 6,466 journées employées pour fouille et chargement, n'ont été appliquées qu'au déblai d'une quantité de 20,690^{m³}, on reconnaîtra que chaque homme n'a fouillé moyennement que 3¹/₂^{m³} dans sa journée. Ce résultat ne fut pas dû seulement à la difficulté de travailler la terre, mais aussi et surtout aux pertes de temps considérables éprouvées, par suite d'une foule de causes, dans le chargement de chaque convoi de waggons. Dans les transports par tombereaux, lorsque le roulage n'est pas gêné, les inconvénients de perte de temps sont infiniment moindres, mais dans les transports par brouettes, où l'on est toujours maître de placer le nombre nécessaire de relayers, il n'y a plus de temps perdu et les fouilleurs produisent le *maximum* de leur effet utile. La conséquence naturelle de cette observation, est que, dans les estimations, le prix de la fouille ne devrait pas seulement être établi d'après la nature des terres, mais aussi d'après le mode de transport (1), l'un de ces modes pouvant entraîner des dépenses doubles ou triples de l'autre, pour la même fouille.

Examinons, par exemple, l'ensemble des faits qui se sont présentés à cet égard, sur la section de Gand à Deynze. Le nombre total de journées employées à la fouille des terrassements de cette section, s'est élevé à 16,831, soit donc pour la quantité de 151,321^{m³} de terrassements que comporte ladite section, environ 9^{m³},06 par journée moyenne. Mais si l'on considère que, pour les 20,690^{m³} appartenant à la tranchée de Gand, il a été affecté à la fouille un nombre de 6,466 journées, on trouve que les 130,631^{m³} du restant de la section n'ont exigé que 10,365 journées de fouilleurs, ce qui donne alors 12^{m³},06 par journée.

En ce qui regarde les ouvrages d'art on a rencontré très peu de difficultés. En général les fondations ont été assises sur moellons, attendu que le plafond des fouilles des radiers se trouvait presque toujours dans un sable bouillant. Il n'y a que pour deux ponceaux, l'un de trois mètres et l'autre de 1^m,50 d'ouverture, qu'on ait jugé nécessaire, vu la compressibilité du terrain, d'établir la fondation sur pilots.

En résumé, de tout le réseau des chemins de fer décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, la section de Gand à Deynze est celle dont le coût relatif a été le moins élevé pour l'établissement du corps de la route, puisque les terrassements et ouvrages d'art de cette partie de la ligne et de ses dépendances, ne sont revenus qu'à la somme de fr. 133,950-30, soit à environ fr. 8,614 par kilomètre, bien que le lit ait été exécuté sur une largeur uniforme de 10 mètres.

Il est vrai qu'à la somme de fr. 133,950-30, ci-dessus indiquée, il faut ajouter les dépenses, quoique peu importantes, faites par l'administration des chemins de fer en exploitation depuis le moment où la remise de la section de Gand à Deynze lui a été opérée, dépenses qui comprennent, entr'autres, l'exhaussement de 0^m,50 en *maximum* apporté au relief de la voie dans les bas-fonds de Swynaerde, sur une longueur d'environ 1,700 mèt., à l'effet d'obvier aux inondations extraordinaires de la Lys. Mais en somme, et malgré cette augmentation de frais, la route de Gand à Deynze n'en reste pas moins celle dont les terrassements et ouvrages d'art auront le moins coûté par kilomètre moyen.

Le sable de la première couche du rail-way employé sur la section de Gand à Deynze, a été, en grande partie, tiré d'une sablière située à Astene un peu au-delà de la butte traversée par le chemin de fer. Un rail-way provisoire établi sur l'emplacement de la seconde voie ayant permis la circulation de convois remorqués par une

(1) L'on peut, tout en maintenant un prix uniforme pour la fouille, quel que soit le système de transport, atteindre le but indiqué en majorant la valeur réelle des transports par waggons, ainsi que cela a été fait dans les estimations dressées pour les sections de Courtray vers la France et de Mouscron vers Tournay.

locomotive, on se servit très avantageusement de ce mode pour transporter à pied-d'œuvre le sable, le coffre de la voie définitive à construire ayant, au préalable, été ouvert sur les dimensions voulues. Comme la locomotive mise à la disposition de l'entrepreneur se remisait à la sablière même, on commença par approvisionner le sable sur les points les plus éloignés. Au fur et à mesure que l'ensablement s'effectuait, on démontait la voie provisoire sur plusieurs centaines de mètres de longueur par jour et l'on construisait, sur une longueur correspondante, la voie définitive. Lorsque la nécessité s'en faisait sentir, on raccordait, sur une petite distance, les voies provisoire et définitive, de manière qu'on pouvait toujours facilement rétablir la circulation par rail-way sur toute la ligne.

Ce système de transport sur voie provisoire n'avait jusque là, que je sache, pas encore été mis en usage pour l'ensablement du coffre du rail-way. L'expérience qui en fut faite alors démontra qu'il y avait à l'employer, non seulement une grande économie dans les frais, mais aussi une grande économie de temps dans l'exécution. Toutefois pour que ces transports par locomotives soient opérés avec tout le succès possible, il faut nécessairement que les carrières d'où l'on extrait le sable, soient situées sur la section du chemin de fer en construction et que la route ne soit ni parfois interrompue, ni parfois entravée comme cela a lieu lorsque les convois de sable doivent circuler, pour une partie, sur une ligne livrée à l'exploitation; dans ce dernier cas les transports de matériaux peuvent être tellement gênés par les convois publics, là où, notamment, il n'existe qu'une seule voie, qu'il peut arriver qu'il n'y a plus d'avantages à user de ce mode.

§ 2. — Section de Deynze-Peteghem à Courtray.

L'adjudication des terrassements et ouvrages d'art de la section de Deynze-Peteghem à Courtray, qui eut lieu, sur bordereau de prix, le 4 avril 1838, produisit un rabais de 11 p. %, et fut approuvée le 12 du même mois.

Ici, comme sur la section de Gand à Deynze, des retards dans l'entrée en possession des terrains empêchèrent de tirer tout le parti possible de la campagne de 1838. Ce ne fut d'ailleurs qu'au 31 janvier 1839 que le Département des Travaux Publics approuva les modifications du tracé et du profil nécessitées par la convention faite avec la ville de Courtray pour l'établissement de la station. Toutefois, dans la campagne de 1839 les travaux furent poussés si activement que la ligne, commencée en juin 1838, put être ouverte jusqu'à Courtray dès le 22 septembre 1839, c'est-à-dire après une durée d'exécution de 15 à 16 mois.

La réception définitive des travaux de cette section a constaté que l'on avait exécuté pour le corps de la route et ses dépendances, une quantité de remblais de 454,303^{m³}

Les déblais dans le corps de la route s'élevaient ensemble à 159,241 ^{m³} ;	
mais une quantité de 88,880 ^{m³} seulement, provenant de ces déblais, a	
été utilisée dans les remblais; l'excédant, qui a été retroussé sur berge,	
était ainsi de	70,361
de sorte que la totalité des terrassements effectués comporte.	<u>524,664^{m³}</u>

Cette quantité de terrassements a été transportée, savoir :

456,170 ^{m³}	par brouettes à une distance variant de $\frac{1}{2}$ à	7 relais
1,195	id. id. id. de $7\frac{1}{2}$ à	10 id.
67,309	par tombereaux id. de 200 à 1,550	id.

Les ouvrages d'art exécutés tant sous la route que sous les chemins latéraux et les traverses, consistent en un viaduc de 3^m,20 d'ouverture, un second pour piétons de 1^m,80, 9 ponceaux de 1 à 3 mètres et 75 aqueducs de 0^m,40 à 0^m,80. La

construction de ces 86 ouvrages d'art a exigé 780^{m³} de maçonnerie en moellons, 2,381^{m³} de maçonnerie de briques et 36^{m³} de pierre de taille.

En même temps que le rail-way, on a exécuté 61 traverses pour passages de chemins à niveau et 4,443^{m²} de pavage à neuf.

En ce qui concerne l'exécution des terrassements, la section de Deynze à Courtray ne présentait que deux tranchées de quelque importance, l'une à Zulte et l'autre à Waereghem. Bien que la profondeur *maximum* ne dût être, d'après le projet primitif, que de 2^m,10 pour la première et de 2^m,65 pour la seconde, on fut cependant obligé de relever le profil longitudinal de ces deux tranchées, attendu qu'à 3 ou 4 pieds en-dessous du sol, pour une grande partie, le terrain se composait d'une espèce de sable mouvant, tout-à-fait impropre à l'assiette du rail-way. L'exhaussement du plafond de ces tranchées ne fut cependant, au *maximum*, que de 0^m,50, de manière que cette modification influa peu sur les mouvements de terrasses projetés.

La totalité des 524,664^{m³} de terrassements que comportent la section et ses dépendances, a exigé 44,963 journées de fouilleurs, ce qui revient, en moyenne, à environ 11¹/₃,^{m³} par homme.

L'établissement des ouvrages d'art n'a présenté que très peu de difficultés. Les fondations de ces ouvrages ont, pour la presque totalité, été construites en moellons, le sol des fouilles étant généralement le même que celui qu'on a rencontré sur la section de Gand à Deynze. Il n'y a eu d'exceptions que pour deux ponceaux, l'un de 2 mètres et l'autre de 3 mètres d'ouverture, construits dans un terrain tourbeux, et qu'on a jugé nécessaire de fonder sur pilots.

Au total, les terrassements et ouvrages d'art de la section de Deynze à Courtray, y compris les traverses, chemins latéraux et stations, ont coûté une somme de fr. 387,687-48, soit environ fr. 14,566 par kilomètre.

Le sable de la première couche du rail-way a été extrait, pour une partie, des carrières d'Astene dont nous avons déjà parlé, mais pour la plus grande partie, d'une sablière située à Zulte. Cette carrière de sable se trouvant éloignée à 1,200 mètres du chemin de fer, l'entrepreneur se procura l'autorisation d'établir un rail-way entre cette carrière et le chemin de fer en construction, de manière que le sable put être amené, au moyen de convois remorqués par locomotives, depuis le lieu d'extraction jusqu'à pied-d'œuvre, un système de rail-way provisoire ayant été organisé sur la section de Deynze à Courtray, comme nous avons dit qu'il l'avait été pour la section de Gand à Deynze.

La carrière de Zulte qui pouvait contenir de 70 à 90 mille mètres cubes de sable, fut jugée si importante pour les besoins des sections qui étaient à construire au delà de Courtray, que le Gouvernement acquit, par convention en date du 18 février 1840, et moyennant une somme de fr. 18,000, le droit de l'exploiter à son gré, jusqu'à la fin de l'année 1844. C'est cette même carrière du Zulte qui a fourni ainsi plus tard le sable employé entre Courtray et la frontière de France, de même que sur une grande partie de la section de Mouscron vers Templeuve.

§ 3. — Stations.

La ligne de Gand à Courtray possède deux stations principales, celles de Deynze et de Courtray et deux autres secondaires, celles de Waereghem et de Harlebeke. Quant aux haltes de Nazareth, de Machelen et d'Olsene, pour lesquelles il n'a pas été exécuté de travaux spéciaux, nous n'aurons point à nous en occuper.

L'ignorance où l'on se trouvait en 1839 de l'importance qu'acquerrait, par le

mouvement des voyageurs et des marchandises, chacune des quatre stations sus-indiquées, engagea le Département des Travaux Publics à n'y faire exécuter, pour cette partie du service, que des bâtiments provisoires et de peu de valeur et l'on se borna ainsi à construire les travaux qui étaient le plus rigoureusement nécessaires pour assurer la marche de l'exploitation. Voici quels furent, pour chacune de ces quatre stations, les ouvrages principaux que la direction de construction fit établir.

Station de Deynze.

- 1° Un bâtiment pour réservoir dans lequel on a établi provisoirement le bureau des recettes et la salle d'attente;
- 2° Un puits avec pompe et maisonnette pour le service de cette pompe;
- 3° Un hangar servant de magasin pour le coak;
- 4° Une plate-forme tournante de 13 pieds et une de 10 pieds;
- 5° La construction de deux voies supplémentaires raccordées entr'elles et avec la voie principale par deux excentriques à 3 voies;
- 6° La clôture de la station à claire voie en petits sapins du pays.

Station de Waereghem.

- 1° Un bureau en charpente pour le service des recettes et salle d'attente;
- 2° La construction de deux voies supplémentaires et raccordement entr'elles et avec la voie principale au moyen de deux excentriques à 3 voies;
- 3° La clôture de la station, comme celle exécutée à Deynze.

Station de Harlebeke.

Comme pour celle de Waereghem.

Station de Courtray.

- 1° Un bâtiment pour le service provisoire de l'exploitation;
- 2° Une remise des locomotives à deux voies;
- 3° Un bâtiment de réservoir, avec puits, magasin à coak et ateliers;
- 4° Un puisard avec aqueduc et tuyaux communiquant du puisard au puits;
- 5° Un corps-de-garde en maçonnerie;
- 6° Deux plates-formes tournantes de 13 pieds et douze de 10 pieds;
- 7° Trois excentriques à 3 voies et quatre à 2 voies;
- 8° La clôture de la station comme les précédentes.

Nulle circonstance digne d'être signalée ne s'étant présentée pendant la construction des travaux de ces stations, nous nous bornerons à l'exposé ci-dessus, les détails des dépenses, consignées dans le chapitre suivant, fournissant d'ailleurs des renseignements plus complets sur la portée des ouvrages exécutés.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.

§ 1^{er}. — Section de Gand à Deynze-Peteghem.

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	.	.	.	.	350,000 00
2	Fournitures de matériel pour le rail-way.....					
	a. Bois.					
	1 ^{er} lot de 2,500 billes....	Van Eeckhout.	16 mai 1838.	15 juin 1838.	7,825 00	
	2 ^e id. 1,500	Verdick-Veracx	Id.	Id.	4,950 00	
	3 ^e id. 3,500	Id.	Id.	Id.	11,500 00	
	4 ^e id. 3,000	Id.	Id.	Id.	9,550 00	
	5 ^e id. 3,000	Ryckaert.	Id.	Id.	9,200 00	
	6 ^e id. 2,000	Fermont.	Id.	Id.	6,050 00	
	7 ^e id. 4,500	Van Hal.	Id.	Id.	13,500 00	
	Lot supplémentaire de 2000 billes.....	Verdick-Veracx	29 mai 1839.	18 juin 1839.	7,000 00	
	b. Fers.				69,575 00	514,948 49
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 1 ^{er} et 4 ^e lots.....	De Dorlodot.	5 sept. 1838.	12 sept. 1838.	167,819 33	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 2 ^e et 3 ^e lots.....	Henard.	Id	Id.	229,743 76	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, lot supplémentaire.....	De Dorlodot.	18 mars 1839.	6 avril 1839.	46,635 40	
	Coussinets pour traverse de route	Marcellis.	9 avril .	29 id.	1,175 00	
					445,373 49	
					A reporter.	864,948 49

N ^o D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :				Report	864,948 49
	a. Terrassements et ouvrages d'art.....	Lamal.	4 avril 1838.	12 avril 1838.	(a) 133,950 30	
	b. Etablissement du rail-way depuis le pont du Strop jusqu'à la station de Deynze.....	Parent.	1 ^{er} mai 1839.	17 mai 1839.	161,906 38	
	c. Etablissement de la partie du rail-way comprise entre la station de Gand et le pont du Strop.....	Id.	8 août 1839.	11 août 1839.	13,000 00	346,174 10
	d. Construction d'une partie de la 2 ^e voie et exhaussement d'une partie de l'ancienne.....	Id.	11 oct. 1839.	17 oct. 1839.	27,800 00	
	e. Fourniture et mise en place de barrières, poteaux, bornes milliaires, guérites et garde-corps.	Id.	12 juill. 1839. 19 id.	17 juill. 1839. 27 id.	9,517 42	
4	Sable pour la dernière couche du rail-way.....					
	a. Travaux de terrassements exécutés pour découverte de sablières...	Id.	.	23 mars 1839.	3,546 49	
	b. Fourniture de sable....	De Boom.	1 ^{er} mai 1839.	15 mai 1839.	47,000 00	53,840 19
	c. Mise en œuvre de ce sable.....	Parent.	26 juill. 1839.	1 ^{er} août 1839.	3,293 70	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	.	39,010 88
Total des dépenses faites pour la section de Gand à Deynze.....fr.						1,303,973 66

§ 2. — Section de Deynze-Peteghem à Courtray.

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc...	.	.	.	.	670,000 00
2	Fournitures de matériel pour le rail-way :					
	a. Bois.					
	8 ^e lot de 1,500 billes....	Verdick-Veracx	16 mai 1838.	15 juin 1838.	4,400 00	
	9 ^e id. 1,000	Bruteyn.	id.	Id.	3,050 00	
				A reporter..	7,450 00	670,000 00

(a) On ne comprend rien ici pour les terrassements et ouvrages d'art de la partie qui s'étend de la station de Gand au pont de l'Escaut, lesquels étaient déjà exécutés lorsqu'on a établi la ligne de Gand vers Lille.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
				Report.	7,450 00	670,000 00
	10° id. 2,000 billes....	Eeckhout.	16 mai 1838.	15 juin 1838.	6,000 00	
	11° id. 4,000	De Backer.	Id.	Id.	12,000 00	
	12° id. 2,000	Van Hal.	Id.	Id.	5,900 00	
	13° id. 2,000	Verdick-Veracx	Id.	Id.	5,750 00	
	14° id. 4,500	Id.	Id.	Id.	14,000 00	
	15° id. 2,000	Id.	Id.	Id.	5,800 00	
	16° id. 1,000	De Backer.	Id.	Id.	2,900 00	
	17° id. 1,000	Verdick-Veracx	Id.	Id.	3,000 00	
	18° id. 2,000	Id.	Id.	Id.	6,000 00	
	19° id. 3,000	Bruteyn.	Id.	Id.	9,100 00	
	20° id. 3,000	Verdick-Veracx	Id.	Id.	9,300 00	
	21° id. 1,000	Jonckheere.	Id.	Id.	3,050 00	
	22° id. 1,500	Id.	Id.	Id.	4,550 00	
	23° id. 3,000	Verdick-Veracx	Id.	Id.	9,800 00	
	24° id. 3,500	Wauters.	Id.	Id.	11,900 00	
	b. Fers.					
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 1° lot.	Heurard.	20 déc. 1838.	20 déc. 1838.	83,560 68	1,201,811 86
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 2° lot..	Id.	Id.	Id.	147,797 56	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 3° lot..	Id.	Id.	Id.	147,897 82	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 4° lot..	Id.	Id.	Id.	112,910 44	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 5° lot..	De Dorlodot.	22 déc. 1838.	22 déc. 1838.	101,684 89	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 6° lot..	Id.	Id.	Id.	75,437 53	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 7° lot..	Id.	Id.	Id.	109,070 29	
	Coussinets pour traverses de route.....	Marcellis.	9 avril 1839.	29 avril 1839.	2,350 00	
	Rails, chevilles et clefs pour la 2° voie projetée entre Waereghem et Cour- tray	De Dorlodot.	2 août 1839.	11 août 1839.	(a) 237,410 40	
	Coussinets pour la 2° voie projetée entre Waere- ghem et Courtray.....	Destombes.	8 id.	11 id.	(a) 67,192 75	
					A reporter..	1,871,811 86

(a) Cette seconde voie n'ayant pas été exécutée, les fers ci-contre ont été employés sur d'autres sections et ne sont portés ici que pour mémoire.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :			Report.....		1,871,811 86
	a. Terrassements et ouvrages d'art.....	Parent.	4 avril 1838.	12 avril 1838.	387,687 48	824,104 40
	b. Etablissement de la voie principale du rail-way..	Id.	27 mars 1839.	4 avril 1839.	412,649 57	
	c. Fourniture et mise en place des barrières, poteaux, bornes milliaires, guérites et garde-corps.	Id.	12 juill. 1839.	17 juill. 1839.	23,767 35	
4	Sable pour la dernière couche du rail-way :		19 id.	27 id.		
	a. Travaux de terrassements exécutés pour découverte de sablières..	Id.	.	23 mars 1839.	4,892 51	81,531 03
	b. Fourniture de sable...	De Boom.	1 ^{er} mai 1839.	15 mai 1839.	70,500 00	
	c. Mise en œuvre de ce sable	Parent.	26 juill. 1839.	1 ^{er} août 1839.	6,138 52	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	.	87,579 89
Total des dépenses faites pour la section de Deynze-Peteghem à Courtray.....						2,865,027 18

§ 3. — Stations.

Station de Deynze.

1	Bâtiment du réservoir....				5,137 43
2	Maisonnnette de puits....				482 74
3	Puits.....				218 25
4	Travaux de fondation et pose de plates-formes..				1,865 00
5	Travaux de fondation et pose de grue hydraulique.....				322 20
6	Magasin à coak.....	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	478 34
7	Lieux d'aisance.....				143,03
8	Guérites en billes pour garde-excentrique.....				151 72
9	Clôture de la station.....				3,570 00
10	Portes de service.....				201 84
11	Travaux de fondation et pose des excentriques..				497 80
12	Objets divers.....				854 23
A reporter..					13,922 58

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
13	Réservoir, plates-formes, excentriques et autres objets de dépendances fournis par l'administration de l'exploitation...	.	.	Report.....	13,922 58	14,361 59
14	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	Pour mém.	
					439 01	

Station de Waereghem.

15	Travaux de fondation et pose de deux excentriques à 3 voies.....	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	610 25	4,517 36
16	Clôture de la station et porte de service.....				3,769 03	
17	Excentriques fournis par l'administration de l'exploitation.....	.	.	.	Pour mém.	
18	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	138 08	

Station d'Harlebeke.

19	Travaux de fondation et pose de deux excentriques à 3 voies.....	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	662 12	4,186 60
20	Clôture de la station et porte de service.....				3,385 50	
21	Excentriques fournis par l'administration de l'exploitation.....	.	.	.	Pour mém.	
22	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	138 98	

Station de Courtray.

23	Bureau provisoire des recettes.....	Parent	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	7,742 72	23,065 55
24	Bâtiment de réservoir et puits.....				11,065 15	
25	Remise des locomotives...				37,527 46	
				A reporter..	56,335 33	

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
26	Travaux de fondation et pose de plates-formes tournantes.....	Parent.	19 juill. 1839.	Report.....	56,335 33	23,065 55
27	Travaux d'excentriques...				8,098 96	
28	Forge provisoire.....				2,601 80	
29	Corps-de-garde.....				168 60	
30	Pompe provisoire.....				1,489 55	
31	Transport, chargement et déchargement de plates-formes, excentriques, etc.				378 95	
32	Clôture de la station et portes de service.....				536 50	
33	Conduit en tuyaux de grés, avec accessoires pour l'alimentation du puits par les eaux du fossé de la ville.....			27 juill. 1839.	8,171 02	88,102 24
34	Puisard avec aqueduc communiquant avec les eaux du fossé de la ville....				2,276 68	
35	Loge du puisard.....				1,199 86	
36	Conduit en tuyaux de plomb pour communiquer du puisard au puits du réservoir.....				345 7	
37	Objets divers.....				3,051 23	
38	Réservoir, plates-formes, excentriques et autres objets de dépendances..				755 06	
39	Formation des projets, direction, conduits et surveillance des travaux et frais de bureau.....				Pour mém.	
					2,693 16	

Total des dépenses faites pour les stations de Deynze, Waereghem, Harlebeke et Courtray...

111,167 79

RÉCAPITULATION.

§ 1 ^{er} . — Section de Gand à Deynze-Peteghem	fr.	1,303,973 66
§ 2. — Id. de Deynze-Peteghem à Courtray.		2,865,027 18
§ 3. — Stations. {		
Station de Deynze	14,361 59	
Id. de Waereghem	4,517 36	
Id. de Harlebeke	4,186 60	
Id. de Courtray	88,102 24	
		111,167 79
Total.	fr.	<u>4,280,168 63</u>

Retranchant de cette somme celle de fr. 304,603-15, payée pour les fers qui avaient été approvisionnés dans le but de servir au redoublement non exécuté de la voie, entre Waereghem et Courtray, et qui ont servi sur d'autres sections.

304,603 15

Il restera pour la dépense réelle à porter ici en compte. fr. 3,975,565 48

DEUXIÈME PARTIE.

LIGNE DE COURTRAY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

Les premières études générales de la ligne de Courtray vers la frontière de France, effectués en exécution de la loi du 26 mai 1837, eurent lieu en 1838. Ces études exigeaient d'autant plus de soins que, déjà avant cette époque, des ingénieurs de l'État avaient, dans le but de rattacher entr'elles les villes de Courtray, Lille et Tournay, proposé divers tracés présentant, les uns comme les autres, de grandes difficultés d'exécution et nécessitant des dépenses d'établissement extrêmement élevées.

Les recherches portèrent d'abord sur la possibilité, en restant dans de sages limites, de toucher Menin, comme le réclamaient cette ville et toute la partie de la Flandre occidentale, dans laquelle on trouve Ypres, Poperinghe, Furnes, Nieuport et Dixmude. Mais d'une part, le résultat des reconnaissances du terrain, eu égard à l'obligation imposée par la loi, de se diriger vers Tournay, et d'autre part, des motifs de convenance et de moindre parcours, tant pour la Belgique que pour la France, firent bientôt prendre la détermination de s'écarter, à partir de Courtray, du bassin de la Lys, en franchissant entre Aelbeke et Mouscron, dans le point le plus déprimé, la crête qui sépare le dit bassin de celui de l'Escaut.

Ce lieu ainsi choisi dans la crête de partage, permettait d'établir le point culminant du tracé à 24 mètres seulement au-dessus de la station de Courtray, et, comme la distance entre celle-ci et le lieu dont il s'agit, était de plus de 8 kilomètres, il fut dès-lors possible d'atteindre ce point culminant par une rampe de moins de 3 millièmes.

Pour passer de ce point à la frontière de France et se diriger ensuite vers Tournay, on avait à franchir la côte qui sépare les villages de Mouscron et de Luigne, et ce fut encore par le point le plus déprimé de cette côte que l'on fit passer le tracé. Pour y arriver on était obligé de traverser le vallon de Mouscron qui exigeait 260,000 mèt. cubes de remblai, nonobstant des pentes et contrepentes d'environ 3 millièmes, et, pour en sortir, il fallait encore ouvrir dans la côte une tranchée qui devenait l'emplacement d'une portion de la station de Mouscron (près de la chaussée de Dottignies) et comportait plus de 121,000^{m³} à déblayer.

Ce choix d'emplacement de la station de Mouscron était cependant le plus favorable possible, et était d'autant plus obligé, qu'aux termes d'une convention provisoire passée à Paris, le 21 décembre 1837, entre MM. les ingénieurs en chef directeurs Noël et Vallée (autorisés respectivement par les Gouvernements belge et français, à l'effet de régler les conditions du raccordement des rail-ways des deux pays entre Gand et Lille), nous devons nous porter de la station de Mouscron, directement à Roubaix, soit à l'est, soit à l'ouest de cette ville, suivant le tracé qui serait adopté en France.

Après plusieurs conférences, intervint une deuxième convention passée à Gand en novembre 1838, d'après laquelle il fut résolu :

1° Que les études définitives seraient effectuées dans le sens du tracé par l'ouest de Roubaix ;

2° Que les deux stations-frontières de Mouscron et de Roubaix se trouveraient situées sur un seul et même alignement ;

3° Que le profil longitudinal entre Mouscron et Roubaix se composerait d'une pente et d'une contrepente se rencontrant près du ruisseau-frontière de l'Espierre, de manière que les deux stations se trouveraient aux deux points culminants ;

4° Enfin que, dans le cas (considéré alors comme peu probable) où le Gouvernement français adopterait le tracé par l'est de Roubaix, ce tracé serait raccordé au nôtre, dirigé, comme il vient d'être dit, vers l'ouest de Roubaix.

Ces bases posées, il était possible de fixer définitivement le tracé et le profil de l'avant-projet du chemin de fer entre Courtray et la frontière. Aussi, cet avant-projet fut-il présenté par M. le directeur Noël, le 12 janvier 1839 et approuvé le 18 février suivant par le Département des Travaux Publics.

Les opérations graphiques entre Mouscron et Roubaix, bien que non terminées, furent cependant poussées assez loin pour permettre d'établir sur le terrain, d'une manière suffisamment exacte, l'alignement de la station de Mouscron. On procéda, dès-lors, aux tracés et nivellements définitifs de la section de Courtray à Mouscron, ainsi qu'aux sondages, levé du plan terrier, etc.

Toutefois, diverses causes qui n'eurent néanmoins aucune influence sur l'époque de l'ouverture des lignes de Courtray vers la France et Tournay, retardèrent la formation des plans et la rédaction des devis du projet définitif de la section de Courtray à Mouscron, lesquels ne furent terminés qu'en janvier 1840.

Ce projet définitif, approuvé par arrêté ministériel du 22 février suivant, comprenait tout à la fois les terrassements et ouvrages d'art, le rail-way, à l'exception de la fourniture du sable, et les dépendances de la route. L'ensemble de ces travaux, formant un forfait, absolu pour les terrassements, et relatif pour tous les autres ouvrages et fournitures, fut mis en adjudication publique le 1^{er} avril 1840.

Le tracé de la section de Courtray à Mouscron présente un développement de 12,317 mètr., composé comme suit ;

7,536^m,35 en diverses parties droites.

1,678^m,60 id. courbes de 2,000 mètr. de rayon.

1,008^m,15 id. id. de 1,750 id.

1,412^m,00 id. id. de 1,500 id.

681^m,90 id. id. de 500 id., (ces dernières courbes

aboutissant aux stations de Courtray et de Mouscron).

Le profil longitudinal ne présentait, dans le projet primitif, que des rampes et pentes dont la plus forte n'était que de 0^m,00282. Mais lors de l'exécution on fut obligé de relever le plafond d'une partie de la tranchée de Lauwe, de sorte que le profil en long, tel qu'il a été exécuté, comprend aujourd'hui :

437^m,00 en diverses parties à niveau.

970^m,47 en rampe de 0^m,0008.

688^m,28 id. 0^m,0028,

7,654^m,27 id. 0^m,00282.

150^m,00 id. 0^m,00367 (en courbe de 1,500 mètr. de rayon).

377^m,00 id. 0^m,0045 (en ligne droite).

2,039^m,98 en pente de 0^m,0028.

12,317^m,00

En ce qui concerne la section de Mouscron à la frontière, à l'égard de laquelle nulle détermination ne pouvait être adoptée en Belgique que de commun accord avec nos

voisins, ce ne fut qu'au mois de mai 1840 qu'on reprit les négociations relatives au raccordement des chemins de fer des deux pays, alors qu'un ingénieur en chef français se rendit à Roubaix, chargé de procéder aux études définitives du rail-way de la frontière à Lille.

A la suite de diverses conférences qui eurent lieu entre les ingénieurs des deux pays et qui, en raison des nombreuses modifications successives réclamées tantôt par la ville de Roubaix, tantôt par celle de Tourcoing, ne produisirent aucun résultat, intervint enfin la convention passée à Lille, le 7 janvier 1841, entre M. l'ingénieur en chef Busche et moi, convention qui réglait les diverses conditions du tracé et du profil du raccordement des rail-ways belge et français, tel qu'il se trouve exécuté aujourd'hui.

Cet acte renfermait deux stipulations importantes : l'une, que le ponceau à construire pour la traversée du ruisseau-frontière de l'Espierre serait exécuté aux frais communs des deux pays et par les soins de l'administration belge; l'autre, que sur toute la ligne internationale, comprise entre les stations de Mouscron et de Tourcoing, on poserait immédiatement les deux voies du rail-way.

Sans attendre que la double ratification de la convention du 7 janvier 1841 me fût notifiée, je m'empressai de soumettre, dès le lendemain, à l'approbation du Département des Travaux Publics, tous les éléments du projet définitif de la section de Mouscron à la frontière. Ce projet, qui comprenait les terrassements, les ouvrages d'art, le rail-way (sauf la fourniture de sable) et les dépendances de la route, fut approuvé le 22 mars 1841 et mis en adjudication publique le 15 avril suivant.

Son tracé comprend deux alignements droits d'une longueur totale de	1,992 ^m ,80
raccordés entr'eux par une courbe décrite d'un rayon de 2,000 mètr. et	
dont l'arc a une longueur de	418 ^m ,90
de manière que le développement total de la section est de	<u>2,411^m,70</u>

Le profil longitudinal se compose d'une seule pente uniforme de 0^m,0025, à laquelle succède, sur le territoire français, une rampe de trois millièmes, raccordée avec la pente dont il s'agit, au moyen d'une courbe parabolique verticale.

En résumant ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Courtray à Mouscron et de Mouscron à la frontière, nous trouvons que la ligne entière, d'une longueur de 14,728^m,70, comprend :

9529 ^m ,15 en alignements droits,	
4517 ^m ,65 en courbes d'un rayon de 1,500 à 2,000 mètr.,	
681 ^m ,90 " " 500 mètr. aux abords des stations;	

et que, sous le rapport du profil longitudinal, ces deux sections comprennent ensemble :

1407 ^m ,47 en parties à niveau et en rampe de 0 ^m ,0008,	
12,794 ^m ,23 en rampes et pentes variant de 0 ^m ,0025 à 0 ^m ,00282,	
527 ^m ,00 " " " 0 ^m ,00367 à 0 ^m ,0045.	

Nous avons dit que l'adjudication faite le 1^{er} avril 1840, pour la section de Courtray à Mouscron, avait eu pour objet l'exécution de tous les travaux du corps de la route. Elle comprenait également les terrassements et ouvrages d'art de la station de Mouscron, mais seulement la voie principale du rail-way. Quant aux voies supplémentaires, fondations des plates-formes tournantes et ensablement du terre-plein, ces divers ouvrages furent, par soumission approuvée le 23 mai 1842, considérés comme faisant partie de l'entreprise principale des travaux de la section.

En ce qui concerne les bâtiments de ladite station de Mouscron, ils firent l'objet d'une adjudication publique qui eut lieu le 8 juin 1842, sur un cahier des charges, approuvé le 26 du même mois.

Quant aux autres entreprises diverses de la section , on les trouvera renseignées dans le chap. III qui présente les dépenses de toute nature faites par l'administration de la construction pour la ligne de Courtray à la frontière.

CHAPITRE II.

HISTORIQUE DES TRAVAUX. — DESCRIPTION, EXÉCUTION ET MODIFICATIONS.

§ 1^{er}. — Section de Courtray à Mouscron.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Courtray à Mouscron , qui eut lieu le 1^{er} avril 1840 , fut faite au montant de fr. 947,500 , en y comprenant une somme à valoir de fr. 53,000 pour ouvrages imprévus ; cette adjudication , qui donnait ainsi un rabais de 15,453 p. % sur le chiffre de l'estimation , fut approuvée le 4 du même mois d'avril.

Mais les emprises ayant dû , pour la plupart , être expropriées par voie judiciaire , l'entrepreneur ne fut mis en possession des premiers terrains , du moins sur des longueurs suffisantes pour pouvoir exécuter des travaux , que dans le courant du mois de juin. Les autres emprises lui furent successivement délivrées jusqu'en septembre , époque à laquelle on peut considérer , que de ce chef , les travaux n'éprouvèrent plus d'obstacles.

Cependant des difficultés de plus d'un genre , dont nous rendrons compte plus loin , ne permirent d'achever la section , rail-way compris , que dans les premiers jours du mois d'août 1842 , c'est-à-dire , de 25 à 26 mois après le commencement des travaux. Quant à son exploitation , elle n'eut lieu que le 23 octobre suivant , attendu que , par elle seule , la section de Courtray à Mouscron ne pouvait être assez productive pour être desservie et qu'on dut ainsi en différer la mise en circulation , jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Courtray à Tournay.

D'après le projet adjugé , les terrassements , constituant un forfait d'une valeur de près de fr. 515,400 , comprenaient une quantité de remblais de . . . 621,803^{m³} les déblais du corps de la route s'élevaient à 283,249^{m³} ; mais une quantité de 274,152 seulement devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait mettre en dépôt , sur berge , un cube de 9,097
de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de . . . 630,900^{m³}

A transporter , savoir :

282,845 ^{m³}	par brouettes , à des distances variant de $\frac{1}{2}$ à 7 relais.
39,906	par tombereaux , " " 300 à 350 mètr.
308,149	par waggons , " " 500 à 1,300 " (moyennem ^t).

Mais , d'après les modifications apportées pendant l'exécution , les terrassements effectués comprennent environ 744,000^{m³} qui ont été transportés , savoir :

564,000	par brouettes , à des distances variant de $\frac{1}{2}$ à 16 relais.
35,000	par tombereaux , " " 150 à 350 mètr.
145,000	par waggons , " " 200 à 1,700 "

Ces modifications dont nous parlerons tout à l'heure , n'ont été prescrites par l'administration qu'à concurrence d'une augmentation d'environ 39,000 mètr. cubes de terrassements ; pour les 80,000 autres excédants , ils ont été le résultat de changements dans le mode prévu , exécutés spontanément par l'entrepreneur , et , par conséquent , à ses propres frais.

Les ouvrages d'art désignés au cahier des charges de l'entreprise, tant pour la route proprement dite que pour ses dépendances, consistaient en 12 viaducs de 2 à 5 mètr. d'ouverture, 2 ponceaux de 2^m,50 et 67 aqueducs de 0^m,60 à 1 mètr., exigeant ensemble 8,174^m3 de maçonnerie de briques ou moellons et 94^m3,50 de pierre de taille. Dans l'exécution, trois des aqueducs projetés ont été supprimés, et quelques autres modifiés ou déplacés; le cube total des maçonneries a été de 732^m3 en moellons, 8,014^m3 en briques et 95^m3,70 en pierre de taille.

Le rail-way a compris non-seulement la voie principale, mais aussi les voies supplémentaires de la station-frontière de Mouscron, ainsi que divers autres travaux y relatifs, lesquels ont été, ainsi que nous l'avons dit dans le chapitre précédent, considérés comme faisant partie de l'entreprise principale, mais qui ne seront détaillés que dans le § 8 relatif à ladite station.

L'objet principal des dépendances a été le pavage exécuté pour 20 traverses à niveau et les abords des 12 viaducs. La quantité totale de ce pavage a été de 9,092 mètr. carrés, tandis qu'il n'en était prévu que 7,115 au devis.

Les travaux principaux de terrassements consistaient dans les remblais et déblais désignés au tableau ci-dessous :

INDICATION DES REMBLAIS ET DÉBLAIS PRINCIPAUX.	LONGUEUR	HAUTEUR maximum des TERRASSEMENTS.	CUBES.
	Mètres.	Mètres.	Mètres cub.
1° Remblai du vallon de Marcke	1,780	8.55	143,391
2° Tranchée de Marcke	830	6.50	72,034
3° Remblai du vallon de Lauwe	1,015	6.90	91,762
4° Première tranchée de Lauwe	460	2.51	17,148
5° Deuxième id.	390	2.45	9,529
6° Troisième id.	490	3.86	28,515
7° Remblai du vallon d'Aelbeke	1,700	6.56	102,562
8° Première tranchée de Mouscron (près la chaussée de Tourcoing).	580	3.14	14,529
9° Déblai d'emprunt contigu au remblai n° 10. . .	"	1.50	91,367
10° Remblai du vallon de Mouscron	2,050	9.89	260,197
11° Deuxième tranchée de Mouscron (sur une largeur de 59 ^m ,50 pour la station).	620	5.24	121,656

Nous allons entrer dans quelques détails sur l'exécution de ces diverses masses de remblai et de déblai, ainsi que sur les changements qui ont été apportés, en ce qui les concerne, aux prévisions du devis.

1° *Remblai du vallon de Marcke.* — D'après le projet, ce remblai devait, à l'exception d'une quantité de 799^m3, être effectué : 1° au moyen de la tranchée de Marcke dont les 72,034^m3 de déblai devaient être transportés par waggons à une distance réduite de 1,300 mètr.; et 2° au moyen de 70,558^m3 à prendre dans les contrefossés

et dans des emprunts latéraux pour être transportés, par brouettes, à des distances de $\frac{1}{2}$ à 6 relais.

Mais tel n'a pas été le mode suivi par l'entrepreneur. Effrayé de la lenteur avec laquelle marchait l'exécution de la tranchée de Marcke, par le système de transport aux waggons et jugeant que le travail ne serait achevé en temps utile que par l'emploi de moyens extraordinaires, l'entrepreneur se décida à retrousser ou mettre en dépôt, sur des terrains voisins qu'en partie il acquit, à cet effet, à ses propres frais, environ 43.000 mètr. cubes des déblais de ladite tranchée, et à prendre dans les terrains d'emprunt, qu'il descendit à une profondeur suffisante, les terres nécessaires pour la formation d'une quantité correspondante de remblai, terres qu'il conduisit jusqu'à 16 relais.

Cette manœuvre, que l'entrepreneur exécuta de son propre mouvement, fut cependant très-favorable à la solidité de la route, puisque les terrassements de ce remblai, faits au moyen d'emprunts, tinrent parfaitement bien, tandis que la plus grande partie de ceux qui avaient été exécutés au moyen de terres provenant de la tranchée contiguë, ne purent conserver leur profil, quelque inclinaison qu'on donnât aux talus. Ces mauvaises terres, composées d'une argile très forte, mêlée de gravier, et qu'on ne pouvait guère déblayer qu'à la pioche, perdaient, par suite des pluies, toute cohésion, et les éboulements qui en résultaient et qui, sur certains points, entamaient le corps du remblai jusqu'à son axe, ne présentaient qu'une sorte de boue complètement impropre à être employée de nouveau, du moins vers l'extérieur de la route.

Pour remédier à un pareil état de choses, la direction, à ce autorisée par disposition en date du 18 mai 1842, fit enlever des talus, sur une épaisseur de 1 à 2 mètr., les mauvaises terres provenant de la tranchée de Marcke, pour les remplacer par des terres franches prises dans des emprunts latéraux. Cette opération réussit assez bien sur beaucoup de points, mais sur quelques autres, des éboulements nouveaux, provoqués par la grande abondance des pluies d'octobre et novembre derniers, se manifestèrent encore ; de manière que dans la campagne prochaine, certaines portions du remblai de Marcke devront encore être rétablies, en substituant de bonnes terres aux mauvaises. Quant au travail extraordinaire qui y fut pratiqué en 1842, tout à fait en dehors du contrat de l'entreprise à forfait, sa valeur s'est élevée à la somme d'environ fr 6,900.

2^e *Tranchée de Marcke.* — Nous avons déjà indiqué quelle était la nature du terrain de cette tranchée et quelle quantité en avait été retroussée ou mise en dépôt, au lieu d'être employée, comme le portait le projet, dans le remblai du vallon de Marcke. J'ajouterai que le Département des Travaux Publics reconnaissant combien cette modification au projet, quoique faite sans avoir été ordonnée par l'administration, avait été utile à la consolidation de la route, consentit, par arrêté en date du 27 décembre 1841, à allouer à l'entrepreneur une somme de fr. 5,000, à l'effet de l'indemniser des frais qu'il avait faits pour acquérir les terrains sur lesquels les déblais avaient été retroussés.

Quant aux terres de la tranchée qui furent enlevées par waggons (au nombre de 20) et dont la quantité s'élève à peu près à 47,000 mètres cubes, dont 29,000 employés dans la route, et environ 18,000 mis en dépôt aux abords de la tranchée, on eut beaucoup de mal à en faire le transport. En effet, dans les temps pluvieux, qui furent très fréquents pendant le cours de l'exécution, le plafond de la tranchée devenait tellement glissant que ni chevaux, ni hommes ne pouvaient y circuler, et l'on ne put ainsi faire opérer la traction des waggons qu'en remplissant de fascines tout l'intervalle compris entre les billes du rail-way provisoire de transport ; encore ces fascines ne tardaient-elles pas à s'enfoncer ou se détruire, ce qui en exigea à plusieurs reprises le renouvellement.

Mais là ne se bornaient pas les seules difficultés à vaincre à l'égard de la tranchée de

Marcke ; car, après l'avoir ouverte, il fallait encore la maintenir, et l'on n'avait pas tardé à reconnaître que les éboulements rencontrés dans les parties du remblai de Marcke où l'on avait employé des terres de la tranchée, se représenteraient dans ladite tranchée avec d'autant plus d'intensité que, dans des déblais de l'espèce, les berges sont continuellement poussées par les eaux que récite le sol qu'on entame et qui cherchent à se faire jour de toutes parts ; de manière qu'alors le terrain, dans les parties mises à découvert, du côté du versant, se détache par couches verticales successives et forme ainsi des éboulements que rien ne pourrait arrêter, si l'on ne donnait à ces eaux intérieures un écoulement autre que celui qu'elles prennent d'elles-mêmes par les infiltrations au travers des talus.

Des effets analogues avaient déjà été combattus avec succès sur divers points, et notamment dans la tranchée de Wilmersom, près de Tirlemont, par l'emploi de *bouveaux* remplis de fascines ou de pierrailles. On entend par ce genre d'ouvrage, des galeries souterraines établies sous les berges à la profondeur du plafond des contrefossés de la tranchée, tant perpendiculairement que parallèlement à la route, lesdites galeries communiquant toutes entr'elles et débouchant, soit dans les contrefossés, soit en dehors de la route, de manière à former, par le massif qu'on y place, un filtre au moyen duquel les eaux que renferme le terrain trouvent une issue extérieure.

Pour pouvoir mieux apprécier l'efficacité de ce système de bouveaux, l'administration fit, au mois d'août 1841, exécuter dans la 1^{re} tranchée de Lauwe, la plus mauvaise de toutes celles que nous avions à percer, un essai d'ouvrage de cette espèce, combiné avec des fascinages de soutènement construits sur toute la hauteur du contrefossé. Le résultat obtenu par cet essai fut fort heureux ; puisque le profil de la route ayant été reconstruit en septembre 1841 sur la partie où nous avions établi les bouveaux, était encore parfaitement intact l'année suivante, nonobstant les pluies et les gelées de l'hiver, tandis que le reste de la tranchée avait été entièrement comblé par les éboulements et que le terrain situé en arrière s'était affaissé sur une grande étendue.

Dès que l'on eut reconnu après le dégel, en février 1842, que les terrassements disposés sur les bouveaux n'avaient point subi d'altération, je présentai un projet avec devis et cahier des charges pour l'exécution d'un système complet de bouveaux et de fascinages de soutènement, appliqué entr'autres à la tranchée de Marcke. Ce projet fut approuvé le 5 avril suivant et mis à exécution du mois de juin au mois d'octobre.

Mais les pluies extraordinaires tombées en octobre, novembre et janvier derniers vinrent paralyser, en grande partie, les moyens employés pour assurer la conservation des berges de la tranchée de Marcke : des parties du terrain qui recouvrent les bouveaux se liquéfièrent et obstruèrent les voies d'écoulement que le massif en fascinage établi dans ces bouveaux devait procurer, de manière que de nouveaux éboulements sont encore survenus pendant cet hiver et que, dans la campagne prochaine, on aura de nouvelles mesures à prendre pour maintenir la tranchée.

Toutefois les éboulements ne se montrant que d'un seul côté (celui du versant), l'on a placé la voie du rail-way du côté opposé et on l'a bordée, de part et d'autre, de deux contrefossés dans lesquels toutes les eaux qui tombent sur le rail-way, débouchent, au moyen de gargouilles construites en fascines et rapprochées à 4 $\frac{1}{2}$ mètr. l'une de l'autre ; de plus l'encoffrement du rail-way est assis sur un massif en pierrailles auquel communiquent les gargouilles, de manière que la voie, dans la tranchée de Marcke, est parfaitement asséchée et ne présente aucune difficulté relativement à la circulation des convois.

3^e *Remblai du vallon de Lauwe.* — La plus grande partie de ce remblai devait être exécutée en terres à extraire des emprises latérales, et la partie contiguë à la 1^{re} tranchée de Lauwe, construite au moyen des 17,148 mètr. cubes de terres à provenir de cette tranchée, lesquelles terres devaient être transportées par waggon, à une distance

réduite de 500 mètr. Mais lorsque ces derniers terrassements furent commencés, on fut convaincu de l'impossibilité de tenir, sous un profil quelconque, les terres venant de la tranchée de Lauwe, dont la poussée horizontale était immense. On fut donc obligé d'interdire à l'entrepreneur la continuation de ce travail par le mode prévu, et l'on reconnut la nécessité : 1° de mettre en dépôt, hors de la route, les terres de la partie non encore exécutée de la tranchée de Lauwe ; 2° d'enlever du corps de la route les terres provenant de la tranchée et qui avaient été conduites en remblai ; enfin, 3° de reformer le remblai au moyen de terres franches à prendre dans les environs.

Cette triple manœuvre ayant pour objet des travaux tout à fait en dehors du contrat de l'entreprise, on régla le décompte de ces terrassements extraordinaires d'après les prix du devis estimatif. Il en résulta une dépense supplémentaire de fr. 17,237-64, dont le chiffre établi à forfait fut approuvé le 22 janvier 1842.

4° Première tranchée de Lauwe. — Parmi ceux des déblais de la section, remarquables par la mauvaise qualité des terres, la tranchée de Lauwe occupe le premier rang. Le sol qui y est composé d'une terre à poterie, blanchâtre, des plus compactes, mêlée de cailloux et de gravier, et que ne recouvre aucune portion végétale, devient, lorsqu'il est entamé, d'une nature tellement mouvante, qu'il a été reconnu que, sur aucune des sections livrées jusqu'ici à l'exploitation, il ne s'est, dans l'espèce, rencontré rien de si fâcheux que ce déblai, lequel n'est cependant descendu que sur une profondeur moyenne de 2 mètr.

Cette tranchée fut nécessairement l'objet de toute l'attention de l'administration, qui, parmi les divers moyens qu'elle avait à proposer pour remédier au mal, trouva que le plus économique, sinon le meilleur, était l'emploi des boueaux dont nous avons parlé plus haut. Malheureusement, ici encore on n'a pas obtenu tout l'effet qu'à la suite des essais si satisfaisants faits en 1841, on était en droit d'attendre de ces ouvrages. Les causes d'insuccès que nous avons indiquées à propos des boueaux de Marcke, ont agi de la même manière dans la tranchée de Lauwe, de sorte que celle-ci, après les grandes pluies de l'automne dernier et de l'hiver, a vu se reproduire de forts éboulements, au renouvellement desquels il faudra parer pendant la campagne prochaine.

Quant à l'assèchement de cette tranchée, il ne laisse rien à désirer, attendu que l'encoffrement du rail-way est assis sur un massif en bricaillons et pierrailles, communiquant avec les contrefossés par des gargouilles construites comme celles de la tranchée de Marcke.

5° Deuxième tranchée de Lauwe. — Cette tranchée, quoique composée d'un terrain argileux assez mauvais, ne présente cependant point les caractères de celle dont nous venons de parler : aussi n'y a-t-on exécuté ni boueaux, ni fascinages. La totalité des terres de cette tranchée a été, conformément aux prévisions du projet, retroussée sur berge.

6° Troisième tranchée de Lauwe. — Cette tranchée dont les terres devaient servir au remblai d'Aelbeke et être transportées par waggon à une distance moyenne de 1,200 mètr., a été presque en totalité, mise par l'entrepreneur en dépôt sur un terrain voisin qu'il s'est procuré à ses frais.

La nature du sol dans cette tranchée consistait, en grande partie, en une sorte d'argile qui n'offrait pas de difficulté à la fouille, mais qui, par les pluies, se délavait, au point que non-seulement les talus, mais aussi les banquettes du rail-way se détruisaient en fort peu de temps. Pour obvier à cet inconvénient nous avons consolidé le pied du déblai au moyen de fascinages de soutènement qui maintiennent, en même temps, la banquette de la voie. Jusqu'ici ces moyens ont suffi à conserver en bon état la dite tranchée.

7° Remblai du vallon d'Aelbeke. — Ce remblai devait être effectué au moyen

1° d'une petite tranchée contiguë contenant $7,973^m$ à transporter par tombereaux à une distance réduite de 350 mè., travail qui a été exécuté; 2° de la 3° tranchée de Lauwe dont la presque totalité des $28,515^m$ devait, comme nous l'avons dit, être transportée par waggons à 1,200 mè. de distance et qui a été retroussée ou mise en dépôt; 3° enfin par des emprunts dans des terrains latéraux : ces emprunts ont nécessairement été augmentés de toute la quantité qui devait provenir de la 3° tranchée de Lauwe.

Ce remblai s'est, en général, assez bien maintenu : sur divers points seulement, quelques éboulements de peu d'importance se sont effectués.

8° *Première tranchée de Mouscron* (près de la chaussée de Courtray à Tourcoing). — Les terres de cette tranchée ont été, conformément au projet, transportées en remblai dans le vallon de Mouscron, à une distance réduite de 1,100 mè. au moyen de 15 waggons; seulement un millier de mètres cubes en ont été retroussés sur berge.

Le sol de cette tranchée peut être assimilé entièrement à celui de la 3° tranchée de Lauwe; des fascinaiges de soutènement y ont été exécutés absolument de la même manière, pour conserver les talus du déblai et les banquettes du rail-way. Ces ouvrages ont aussi conservé jusqu'ici, en assez bon état, la dite tranchée.

9° *Déblai d'emprunt contigu au remblai du vallon de Mouscron*. — Ce déblai à faire sur la hauteur, près de la tranchée précédente, à l'effet de former une partie contiguë du remblai, devait être organisé sur une large échelle pour un transport par waggons. Mais, au lieu des $91,367^m$ qui devaient en être extraits, l'entrepreneur n'y en a pris qu'environ 25,000. Pour remplacer l'excédant des terres par d'autres, fouillées dans les emprises du vallon, l'entrepreneur a dû descendre les emprunts jusqu'à 3 et 4 mètres de profondeur et faire de très longs relais à la brouette.

10° *Remblai du vallon de Mouscron*. — Les $260,197^m$ de terrassements que comporte ce remblai, devaient provenir 1° de $91,367^m$ à prendre dans le déblai n° 9 dont nous venons de parler; 2° de $121,656^m$ du déblai n° 11 de la station, à transporter par tombereaux et par waggons, et enfin 3° de $47,174^m$ à prendre dans des emprises du vallon et à transporter par brouettes. Mais par les modifications apportées dans le mouvement de cette partie des terrassements, il a été effectué, au transport par brouettes, au lieu de cette quantité de $47,174^m$, celle de 154,000, provenant d'un grand approfondissement des terrains d'emprunts; lesquels ont été seulement augmentés, par l'administration, d'une superficie de 1 hectare 91 ares, en échange d'autres terrains laissés intacts sur une surface beaucoup plus grande et parmi lesquels il faut compter plus de 4 hectares des terres acquises pour le déblai d'emprunt n° 9 et qui sont restées sans emploi par suite de la modification qui a été indiquée.

Ce remblai du vallon de Mouscron dont la partie inférieure avait subi, sans s'altérer, les intempéries des deux hivers successifs de 1840-1841 et de 1841-1842, n'a cependant pas su résister également bien aux effets désastreux des pluies d'octobre, novembre et janvier derniers. Ici aussi de grands éboulements, que rien ne devait faire appréhender, ont eu lieu, notamment dans les parties exécutées au moyen de terres provenant de la tranchée de la station. Ces éboulements, qui s'arrêtent par le temps sec et qui bientôt, moyennant quelques plantations des talus, ne se reproduiront plus, je pense, ont cependant pris cet hiver un caractère assez sérieux pour qu'on déplacât une partie de la voie du rail-way qu'on a, pour toute sûreté, rapprochée ainsi de l'axe du corps de la route.

11° *Deuxième tranchée de Mouscron*. (Station). — Les $121,656^m$ de cette tranchée devaient être transportés dans le remblai du vallon, savoir : $93,223^m$ par waggons à 1,200 mè. de distance moyenne et le reste par tombereaux à 300 mè. de distance. Mais les emprunts extraordinaires qui furent effectués dans le but d'élever le remblai dudit vallon, eurent nécessairement pour résultat d'obliger l'entrepreneur à donner une nouvelle destination aux terres qu'il avait en trop, dans la tranchée à ouvrir à l'empla-

cement de la station. En conséquence il demanda à pouvoir disposer d'une partie de ces déblais, à concurrence de 40 à 50,000^{m³} pour le remblai du vallon situé à l'origine de la section de Mouscron à Templeuve. Cette modification, toute dans l'intérêt de l'État, fut autorisée par arrêté du 25 mai 1841, de manière qu'à partir de ce moment, près d'une moitié de la tranchée de Mouscron fut considérée, pour l'exécution, comme appartenant à la section de Mouscron à Templeuve.

Cependant la partie de la tranchée qui resta affectée au remblai du vallon de Mouscron, ne marcha, à cause du système de transport par waggons, qu'avec une grande lenteur, puisque ce travail effectué avec un nombre de waggons variant de 15 à 30, dura depuis le mois de septembre 1840 jusqu'au mois de mai 1842, sans aucune interruption.

Quant à la nature de la terre sortie de la tranchée, elle est, généralement, d'une argile commune, si ce n'est que quelques parties présentent un sable boulant. Cette tranchée, du reste, n'est nullement étanche et l'on a été obligé d'y ouvrir un grand nombre de rigoles pour l'assécher.

La construction des travaux d'art n'a offert aucune difficulté sérieuse. Tous les ouvrages ont été fondés en maçonneries de moellons ou de briques, à l'exception d'un seul ponceau de 2^m,50 d'ouverture, construit dans le vallon de Marke sous un remblai de 7 mètr. et qui a été établi sur pilots, attendu que le sol de la fouille était tourbeux, tandis que partout ailleurs on a rencontré un terrain argileux et solide, même dans les bas-fonds du vallon de Mouscron.

Une seule circonstance relative à l'établissement des ouvrages d'art, mérite d'être signalée, c'est celle-ci. Dans le cahier des charges et l'estimation, on avait compté sur l'emploi de briques d'Armentières, qu'on pouvait se procurer immédiatement et qui devaient permettre de construire tous les ouvrages d'art du corps de la route, dans le commencement de la campagne, résultat d'autant plus désirable qu'il importait de ne pas entraver la marche des terrassements, notamment de ceux à longs transports. On avait cependant laissé la faculté d'employer des briques faites sur les lieux, mais pour autant que les approvisionnements de celles-ci ne retarderaient point l'établissement des ouvrages. La tardive entrée en possession des terrains ne mit guère l'entrepreneur à même de fabriquer des briques destinées aux ouvrages urgents, mais il put, heureusement, s'en procurer une certaine quantité à Mouscron et dans des localités voisines où des fours, dès le printemps, avaient été élevés et qui servirent ainsi à l'exécution de quelques viaducs, ponceaux et aqueducs assez importants, que réclamait le vallon de Mouscron. De cette manière, sur les 8,014^{m³} de maçonneries de briques exécutés, il y en eut 4,501 qui le furent en briques fabriquées sur place ou dans les localités voisines.

Ce remplacement de briques d'Armentières par des briques des localités eut pour résultat, non-seulement de mettre à fin, pendant la campagne de 1840, la presque totalité des ouvrages d'art qui devaient être établis sous la route, mais encore de procurer une économie considérable, de telle sorte que nonobstant les diverses modifications apportées aux terrassements et l'adjonction à l'entreprise principale des travaux du rail-way général de la station de Mouscron, l'on est resté beaucoup en-dessous du montant de l'adjudication, c'est-à-dire que la somme à valoir a été loin d'être absorbée par les travaux extraordinaires.

Au total, la construction du lit de la route et de ses dépendances pour la section de Courtray à Mouscron a coûté environ fr. 62,800 par kilomètre moyen, non compris l'entreprise des boueaux et fascinages qui augmentent la dépense de fr. 6,272 par kilomètre moyen.

Nul sable propre au rail-way ne s'étant rencontré qu'à de très-grandes distances de la route en construction, on se décida, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, à le prendre dans les carrières de Zulte qui avaient également servi à l'encoffrement du rail-way entre Deynze et Courtray ; Dans le cahier des charges des travaux d'établissement de la station qui nous occupe, on avait stipulé que l'administration fournirait le sable à l'entrepreneur dans la station de Courtray ; mais par contrat approuvé le 27 avril 1842, il fut convenu que les convois de sable venant de Zulte, au lieu de s'arrêter à Courtray, continueraient leur marche jusqu'au lieu d'emploi, moyennant quoi l'entrepreneur exploiterait la sablière au lieu et place du Gouvernement et se chargerait de tous les travaux et frais, autres que ceux de la locomotion. C'est ce mode qui a été suivi, non-seulement pour la section de Courtray à Mouscron, mais aussi pour la section de Mouscron à la frontière et pour une grande partie de la section de Mouscron à Templeuve, d'après les cahiers des charges desquelles dernières, le sable du rail-way devait être livré, par l'administration, dans la station de Mouscron.

En ce qui concerne le rail-way, projeté et exécuté à une seule voie, sa construction a éprouvé des retards indépendants de la volonté de l'entrepreneur, puisque les réparations qu'on a dû faire au remblai de Marcke, ont empêché, jusque vers le mois de juin 1842, le passage des convois qui devaient amener le sable à pied-d'œuvre, par une voie provisoire. D'autres retards dans ces transports ont aussi eu lieu par suite de la suppression de divers convois dont la circulation avait paru inconciliable avec les besoins de l'exploitation pour le service public.

§ 2. — Section de Mouscron à la frontière.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Mouscron à la frontière de France, qui eut lieu le 15 avril 1841, fut faite au montant de fr. 129,000, en y comprenant 1° la totalité de la valeur du ponceau à construire sur le ruisseau-frontière de l'Espierre, et dont la France doit payer la moitié des frais d'établissement et 2° une somme à valoir de fr. 17,400 pour ouvrages imprévus ; cette adjudication qui donnait ainsi un rabais de 26,786 p. % sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 29 du même mois d'avril.

Néanmoins l'entrepreneur ne put commencer activement les travaux qu'à la fin de juillet, époque à laquelle seulement tous les terrains furent mis à sa disposition. Ces travaux furent terminés, une voie de rail-way comprise, au mois d'août 1842 ; mais ce ne fut que le 6 novembre suivant, alors que la partie française de la frontière à Tourcoing fut achevée, qu'on livra à l'exploitation la section de Mouscron à la frontière.

D'après le projet adjugé, les terrassements constituant un forfait, comprenaient, tant pour la route que pour les traverses et chemins latéraux, une quantité de remblais de 115,680^{m³}, dont 26,928 à prendre dans les déblais du corps de la route, et 88,752^{m³} dans des emprunts extérieurs. Ces masses devaient être transportées, savoir :

92,510 ^{m³}	par brouettes à des distances variant de $\frac{1}{2}$ à 8 relais,
3,223	par tombereaux à une distance réduite de 500 mètres,
et 19,947	par waggon " " " 350 id.

Le projet des terrassements n'a pas été modifié, seulement on a dû tenir compte à l'entrepreneur, en sus de son forfait, de la valeur d'une quantité de 2,150^{m³} exécutés à la brouette, sur le territoire français, comme nous le dirons plus loin.

Les ouvrages d'art sous la route proprement dite, consistaient en 2 viaducs de 4 mè. d'ouverture élevés jusqu'au couronnement de la route, un ponceau de 3 mè. à la frontière et 4 aqueducs de 0^m,60 à 0^m,80. Il n'y a presque pas eu de changements apportés aux projets de ces ouvrages d'art qui ont exigé une quantité totale de maçon-

nerie en briques de $1,677^{\text{m}^3}$ plus $18^{\frac{1}{2}\text{m}^3}$ de pierre de taille. Le ponceau de la frontière, construit sur un point où il y avait environ 10 mètr. de remblai, entre à lui seul pour 560^{m^3} dans la maçonnerie de briques que nous venons d'indiquer, soit pour $\frac{1}{3}$ de la totalité; mais il n'y en a, à charge de la Belgique, que 280^{m^3} seulement.

Le rail-way avait été adjugé pour deux voies, mais, par les motifs exposés plus loin, on n'en a exécuté qu'une seule.

Les dépendances comprennent entr'autres environ 500^{m^3} de pavage pour les abords des 2 viaducs et de 2 traverses à niveau.

Les seuls terrassements dont l'exécution ait présenté quelque importance, sont la tranchée près de la frontière et le remblai du vallon de l'Espierre à ladite frontière.

La tranchée a une longueur de près de 400 mètr., sur une hauteur *maximum* de $3^{\text{m}},21$. Elle contenait $23,083^{\text{m}^3}$ de terrassements dont 19,947 devaient être enlevés par waggons et conduits à une distance réduite de 350^{m} dans le remblai de l'Espierre. Cette distance si courte n'a permis de placer à ce travail qu'un nombre de 6 à 8 waggons seulement qui ont été employés pendant près d'une année.

Le sol dans cette tranchée présente à peu près les caractères extérieurs de celui du déblai de Marcke, ce qui nous avait d'abord donné de vives appréhensions, non-seulement pour le maintien de la tranchée, mais aussi pour celui du remblai fait, en grande partie, avec les terres qui sont provenues de cette tranchée. Cependant les effets qui se sont manifestés, tant dans le déblai que dans le remblai, ont été beaucoup moins fâcheux qu'on aurait pu le supposer, et je pense qu'avec quelques plantations dans les talus on remédiera entièrement au mal. Du reste l'assèchement de la dite tranchée s'opère au moyen de gargouilles faites comme à Marcke, et communiquant aussi à un massif de briquaillons sur lequel repose l'encoffrement de la voie.

Le remblai de la frontière devait se terminer à l'axe du ponceau qu'on avait à établir sur le ruisseau-limite de l'Espierre, et comportait ainsi un cube de $22,900$ mètr. Pour construire ledit ponceau, on laissa nécessairement, à ses abords, sur le territoire de chacun des deux pays, une lacune qui ne pouvait être comblée qu'après le complet achèvement de l'ouvrage. Cette lacune présentait un cube total de $2,150^{\text{m}^3}$ à faire, moitié par la France et moitié par la Belgique; mais le remblai du ponceau devant se faire régulièrement et par couches uniformes, il importait qu'une seule administration se chargeât du travail entier de la lacune. D'autre part on n'avait à sa disposition, sur la partie belge, que de très mauvaises terres, imprégnées d'eau, et par suite, peu convenables pour opérer le rechargement du ponceau et le remblai de ses culées, tandis que, de l'autre côté de la frontière, on pouvait pratiquer des emprunts dans un sol excellent, fournissant les meilleures terres possibles pour la construction du remblai.

En présence de ces diverses circonstances, l'administration belge proposa d'exécuter, à elle seule et à ses frais, le comblement de la lacune de la frontière, à la condition qu'elle pourrait se servir gratuitement, pour en extraire toutes les terres nécessaires à cette lacune, des parcelles que l'administration française avait acquises pour y faire les emprunts exigés par le remblai. Comme il fut reconnu que la valeur du terrain que nous demandions de mettre à notre disposition représentait à peu près celle des terrassements de la lacune, l'administration française adhéra à notre proposition, et l'entrepreneur de la ligne belge construisit ainsi la partie indiquée de remblai sur le territoire français.

La construction des ouvrages d'art n'a présenté aucune particularité, si ce n'est les difficultés qu'on a rencontrées dans les approvisionnements des matériaux, et notamment

des briques. En effet, dès le mois de juin 1841, l'entrepreneur prit toutes les mesures nécessaires pour fabriquer des briques qu'il lui était impossible de se procurer autrement; mais malheureusement les pluies incessantes de l'été contrarièrent au dernier point ces dispositions : la plupart des briques préparées ne purent être enfournées et celles qu'on retira ensuite des fours, étaient déformées et mal cuites, de sorte qu'on ne put en faire usage et qu'il fallut recommencer la fabrication, ce qui retarda considérablement la marche des ouvrages d'art.

Cependant il importait d'autant plus d'achever ceux-ci que, d'une part, l'exécution des terrassements devait souffrir de tout retard de cette espèce et que, d'autre part, l'on commençait à travailler activement sur la section française de la frontière à Roubaix. Il devenait donc nécessaire de continuer, malgré l'avancement de la saison, la construction des ouvrages d'art, de manière que, pour que le mortier pût arriver, nonobstant les pluies, à faire prise aussi promptement que possible, nous dûmes recourir à l'emploi de la cendrée au lieu de sable, dans sa composition, modification qui fit l'objet d'une soumission en date du 26 octobre 1841. De cette manière les ouvrages d'art ne furent arrêtés que par les gelées; aussi sur les 1,677 mètr. de maçonnerie que leur ensemble comporte, 1,279^m ont été construits en mortier de cendrée, dont 171 pour compte du Gouvernement français.

En résumé l'établissement du lit de la route de Mouscron à la frontière, a coûté environ 94,000 francs, soit approximativement 39,000 francs par kilomètre moyen, bien entendu en y comprenant la valeur entière du ponceau-frontière.

Le sable pour le rail-way devait provenir des carrières de Zulte et être fourni par l'administration à l'entrepreneur, dans la station de Mouscron. Nous avons dit quelle modification le contrat, approuvé le 27 avril 1842, apporta à cette clause du cahier des charges. Nous avons expliqué aussi comment les transports de sable par convois furent retardés, puis entravés sur la section de Courtray à Mouscron. Les mêmes causes retardèrent d'autant plus l'approvisionnement du sable pour la section de Mouscron à la frontière que l'on avait encore à ensabler par le même mode de transport, le coffre de 10 à 11,000 mètr. courants de voie, tant pour la station-frontière de Mouscron que pour la ligne de Mouscron vers Templeuve. Aussi, pour ne pas faire postposer au temps fixé, la mise en exploitation de la ligne entière de Courtray à Tournay, on dut se borner à n'effectuer que l'ensablement entier de l'une des deux voies de Mouscron à la frontière. Plus tard, lorsque la route fut ouverte, l'administration de l'exploitation jugea nécessaire d'arrêter la circulation des convois de sable entre Courtray, la frontière et Tournay, de manière qu'aujourd'hui il n'y a encore qu'une seule voie d'exécutée entre Mouscron et la frontière, la seconde de ces voies n'ayant pas encore été, jusqu'ici, reconnue indispensable.

§ 3. — Station de Mouscron.

Le chemin de fer entre Courtray et la limite des deux royaumes ne présente qu'une seule station, celle de Mouscron, qui se trouve être ainsi, non-seulement la station-frontière, mais aussi le lieu où la ligne de Tournay vient s'embrancher sur celle de Gand à Lille. En raison de cette double destination, la station de Mouscron a été établie de manière à y séparer complètement la ligne belge de Courtray à Tournay de

la ligne internationale de Courtray à la France. Le service de ces lignes a exigé deux groupes de trois voies distincts l'un de l'autre, se raccordant du côté de la France et du côté de la Belgique par d'autres voies qui permettent de passer d'un groupe à l'autre et mettent en outre ceux-ci en communication avec chacune des deux voies de la remise des locomotives, établie dans l'axe de la station, entre les lignes de France et de Tournay.

Pour satisfaire à ces diverses conditions on a dû donner à la station de Mouscron une largeur de 58 mè., et construire un ensemble de voies de rail-way, d'un développement d'environ 3,000 mè., réunies par 12 excentriques, et 7 plates-formes tournantes. Le projet, approuvé par arrêté du 23 mai 1842, comportait une plus grande quantité de ces divers ouvrages, puisque leur valeur totale devait être d'environ fr. 28,000, tandis qu'elle n'a été, en réalité, que de fr. 19,000. La différence est résultée : 1° de ce que l'administration de l'exploitation n'a pu fournir tout le matériel en excentriques et plates-formes qui avait été demandé par la direction de la construction et qu'ensuite on n'a pu, par les motifs déjà développés, amener par convois qu'une quantité de 4,257^{m³} de sable, tandis que l'encoffrement du rail-way général et l'ensablement du terre-plein devait en exiger une quantité de 6,056^{m³}. Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que les ouvrages et fournitures du rail-way général de la station de Mouscron avaient été considérés comme faisant partie de l'entreprise des travaux d'établissement de la section de Courtray à Mouscron, de manière que les prix appliqués à ces ouvrages supplémentaires avaient été déduits de ceux du bordereau général de la section, diminués du rabais de l'adjudication.

Quant aux bâtiments et à la clôture de la station, leur entreprise fut l'objet de l'adjudication du 8 juin 1842. Cette adjudication faite sur bordereau de prix, procura un rabais de 17 $\frac{1}{4}$ p. %, et fut approuvée le 20 du même mois de juin.

Les travaux principaux qui furent exécutés du chef de cette entreprise, sont : 1° Une remise à deux voies pour locomotives; 2° un bâtiment pour le service des voyageurs comprenant toutes les dispositions nécessaires pour le service de l'exploitation et qui se trouve en face de la halte des convois circulant entre Courtray et Tournay; 3° un bâtiment construit pour le service de la douane du côté de la halte des convois internationaux; 4° un bâtiment pour le service des marchandises et de l'entrepôt, formant le pendant du précédent et construit également du côté des voies vers la France; 5° un bâtiment à étage, renfermant le réservoir d'eau principal et destiné en même temps à servir d'habitation au gardien de la station et autres agents de l'administration; 6° la fondation de 4 colonnes et d'une grue hydrauliques, communiquant toutes avec le réservoir dont il vient d'être question, au moyen de tuyaux en fonte; 7° le grillage et les portes de la clôture générale de la station, ainsi que de la clôture intérieure séparative de la partie réservée au service de la douane.

L'ensemble de ces travaux et de quelques autres ouvrages divers, a coûté une somme totale de fr. 100,263-29.

Nulle circonstance remarquable n'a accompagné l'exécution des bâtiments de la station de Mouscron; nous ferons seulement remarquer que les puits descendus dans cette station à une profondeur de plus de 8 mè., n'ont pu fournir l'eau nécessaire au service de la locomotion et qu'il a fallu, pour trouver l'eau en abondance suffisante, creuser un autre puits encore, en dehors de la dite station, immédiatement en deçà de la chaussée de Mouscron à Dottignies. C'est sur ce dernier puits qu'on a placé le réservoir principal que renferme le bâtiment désigné ci-dessus sous l'art. 5°.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
1	Acquisitions de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	,	,	,	,	626,200 00
2	Fournitures de matériel p ^r le rail-way :					
	<i>a. Bois.</i>					
	1 ^{er} lot de 5,500 billes.....	Verdiok-Veracx	20 mars 1839.	30 mars 1839.	20,000 00	
	2 ^e id. 4,700	Bruteyn.	Id.	Id.	15,700 00	
	3 ^e id. 6,700	Desmet.	Id.	Id.	22,000 00	
					57,700 00	
	<i>b. Fers.</i>					
	a. Fourniture de rails, 1 ^{er} lot	Michiels.	22 juin 1839.	22 juill. 1839.	83,360 00	
	b. Fourniture de coussinets, chevilles et clefs, 1 ^{er} lot.	Marcellis.	23 id.	22 Id.	35,543 00	418,348 03
	c. Fourniture de rails, coussinets, chevilles et clefs, 2 ^e et 3 ^e lots	Michiels.	8 mars 1839.	9 mars 1839.	241,118 65	
	d. Fourniture de coussinets pour traverses de route.	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	625 76	
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :				360,648 03	
	<i>a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépenses.....</i>	De Boom.	1 ^{er} avril 1840.	4 avril 1840.	883,065 65	
	<i>b. Modification aux terrassements de la tranchée de Marke.....</i>	Id.	"	27 déc. 1841.	5,000 00	
	<i>c. Modification aux terrassements de la tranchée de Lauwe.....</i>	Id.	"	22 janv. 1842.	17,237 64	
	<i>d. Modification aux terrassements du remblai de Marke.....</i>	Id.	"	18 mai 1842.	6,863 45	
	<i>e. Établissement du rail-way général et ensablement du terre-plein de la station de Mouscron....</i>	Id.	7 avril 1842.	23 mai 1842.	19,168 37	
				A reporter...	931,335 11	1,044,548 03

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
				Report.	931,335 11	1,044,548 03
	f. Nouveaux et fascinages.	De Boom.	10 fév. 1842.	15 avril 1842.	77,252 91	1,010,709 52
	g. Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail-way.....	.	.	.	2,121 50	
4	Sable pour le rail-way :					
	a. Convention avec le sieur Hellebaut pour l'extraction du sable dans la carrière à Zulte.....	Hellebaut.	18 fév. 1840.	29 mai 1840.	5,900 00	62,875 00
	b. Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied-d'œuvre	.	.	.	56,975 00	
5	Formation des projets, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	.	87,024 00
Total des dépenses pour la section de Courtray à Mouscron.....fr.						2,205,156 55

§ 2. — Section de Mouscron à la frontière de France.

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	.	.	.	.	122,000 00
2	Fournitures de matériel p ^r le rail-way :					
	a. Bois.					
	4 ^e lot de 5,500 billes.....	Bruteyn.	20 mars 1839.	30 mars 1839.	19,000 00	
	b. Fers.					
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 4 ^e lot..	Michiels.	8 id.	9 id.	115,863 97	134,628 39
	Coussinets pour traverses de route	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	264 42	
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :					
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépenses.....	De Boom.	15 avril 1841.	29 avril 1841.	(a) 103,636 00	104,355 67
	b. Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail-way.....	.	.	.	719 35	
					A reporter...	360,984 06

(a) Non compris la somme de fr. 5,691-60 payée par l'administration française pour la moitié des frais d'établissement du pontceau-frontière.

N ^o D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
4	Sable pour le rail-way :				Report....	360,984 06
	a. Convention avec le sieur Hellebaut pour l'extraction du sable dans sa carrière à Zulte.....	Hellebaut.	18 fév. 1840.	29 mai 1840.	1,350 00	14,350 00
	b. Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied-d'œuvre...	.	.	.	13,000 00	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	.	16,002 00
Total des dépenses pour la section de Mouscron à la frontière de France.....						391,336 06

§ 3. — Station-frontière de Mouscron.

1	Remise des locomotives...				32,397 19	
2	Bâtiment du réservoir....				10,283 83	
3	Bâtiment des recettes....				16,527 94	
4	Bâtiment pour le service des douanes				11,427 39	
5	Bâtiment des marchandises				10,294 60	
6	Fondation de 4 colonnes et d'une grue hydraulique.				3,257 96	
7	Grillage de clôture et porte de service.....				11,962 17	
8	Grillage de clôture de l'emplacement réservé au service des douanes....	Mabbe.	8 juin 1842.	26 juin 1842.	1,650 51	100,263 69
9	Prolongement de l'aqueduc établi sous la chaussée de Dottignies				1,503 00	
10	Fourniture et mise en place d'un tuyau en plomb pour alimenter le puits du bâtiment du réservoir				878 85	
11	Ouvrages divers.....				80 25	
12	Réservoirs, plates-formes, excentriques, pompes, grues, et autres objets de dépendances fournis par l'administration de l'exploitation.....	.	.	.	Pour mém.	
A reporter.						100,263 69

N ^o D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
					Report. . . .	100,263 69
13	Construction de puits. . . .	Mabbe.	10 juill. 1842.	29 juill. 1842.	.	1,000 00
14	Id. id.	De Boom.	3 mai 1842.	1 ^{er} juin 1842.	.	856 00
15	Fournitures et ouvrages effectués par les sieurs Kindt et Capelle, pour la pose des excentriques et plates-formes.	.	.	.	.	398 83
16	Salair ^e d'ouvriers employés à la pose des excentri- ques, plat ^e -formes, grues, pompes et tuyaux.	.	.	.	.	3,806 39
17	Formation des projets, di- rection, conduite et sur- veillance des travaux et frais de bureau.	.	.	.	.	5,250 00
Total des dépenses pour la station de Mouscron. fr.						111,574 91

RÉCAPITULATION.

§ 1 ^{er} . — Section de Courtray à Mouscron	fr. 2,205,156 55
§ 2. — Section de Mouscron à la frontière de France.	391,336 06
§ 3. — Station-frontière de Mouscron	111,574 91
Total. fr.	<u>2,708,067 52</u>

TROISIÈME PARTIE.

LIGNE DE MOUSCRON A TOURNAY.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

Les premières études générales de l'embranchement de Mouscron à Tournay, eurent lieu en même temps que celles de Courtray à Mouscron, c'est-à-dire en 1838. A cette époque l'intention du Gouvernement, d'accord avec le désir qu'en avait exprimé l'administration communale de Tournay, était de placer la station de cette ville sur le quai des Salines, rive gauche de l'Escaut. Cette idée semblait d'autant plus naturelle qu'en restant sur la rive gauche, on débouchait dans la partie la plus peuplée et la plus commerçante de Tournay, après avoir traversé, pour y arriver, un terrain qui n'exigeait que des travaux peu importants. Aussi, en décembre 1838, M. l'inspecteur-directeur Noël venait-il déjà de poser, de concert avec le collège des bourgmestre et échevins, les bases d'une convention à intervenir entre l'État et la ville, lorsque tout à coup l'administration locale demanda qu'on établît la station sur le quai du Château, rive droite de l'Escaut.

A l'appui de cette demande, la ville de Tournay articulait des motifs assez puissants. D'abord, pour rester sur la rive gauche, il fallait passer dans les dépendances de la fabrique de porcelaine existant au quai des Salines, et le propriétaire exigeait ou bien qu'on lui reprît l'établissement en entier, ou bien qu'on lui accordât une indemnité extrêmement élevée. En second lieu, on avait à redouter les réclamations et demandes d'indemnités des divers commerçants établis au quai des Salines, et pour lesquels la communication directe avec l'Escaut, qui leur est si nécessaire, allait se trouver interceptée par la station, inconvénient qu'on n'avait pas à craindre au quai du Château, où de semblables besoins n'existent point. Enfin, et c'était le motif prédominant pour l'administration communale de Tournay, on entrevoyait, dans un avenir plus ou moins rapproché, la possibilité de rattacher cette ville au chemin de fer du Midi, possibilité dont la réalisation était rendue beaucoup plus facile, en faisant aboutir à la rive droite la ligne de Gand.

Pendant près d'une année encore la question du choix de l'emplacement de la station resta indécise, ou plutôt, pendant ce temps le Gouvernement sembla reculer devant le chiffre des dépenses auxquelles, sans nécessité présente, il serait entraîné par suite de l'obligation de traverser l'Escaut et d'asseoir la route, sur une assez grande longueur, dans des prairies inondées parfois pendant cinq ou six mois de l'année et qui exigeaient l'exécution de travaux considérables. Enfin, en novembre 1839, M. le Ministre des Travaux Publics (alors M. Nothomb), après avoir pris inspection des localités et entendu les observations présentées par l'administration communale de Tournay et par M. l'inspecteur-directeur Noël, décida : 1° Que la station serait établie au quai du Château, c'est-à-dire, sur la rive droite de l'Escaut ; 2° que le passage de l'Escaut s'effectuerait au moyen d'un pont fixe ; et 3° que ce passage serait établi dans le coude que forme la rivière à Kain, à environ 2 kilom. en aval de la ville, et ce, dans le but d'éviter l'inconvénient d'avoir, à la sortie de la station, une forte rampe à gravir pour arriver au pont fixe.

Malheureusement, lorsque ces questions furent résolues en principe par le Département des Travaux Publics, il n'était plus possible, à cause des inondations qui couvraient les prairies de l'Escaut, d'y procéder aux opérations graphiques du projet définitif et ce ne fut guère qu'à la fin d'avril 1840 que ces opérations purent être achevées.

L'on s'occupa alors aussi de la convention qui devait intervenir pour l'établissement de la station intérieure sur le quai du Château : celle-ci, qui réglait les obligations réciproques de la ville et de l'État, fut conclue, le 19 mai 1840, entre le collège des bourgmestre et échevins de Tournay et M. l'inspecteur-directeur Noël, approuvée par le conseil communal le 30 du même mois, et par la députation permanente du conseil provincial le 4 juin suivant, et, enfin, sanctionnée par arrêté royal en date du 22 octobre 1840.

Une autre convention, que faisait naître l'obligation de percer le rempart, à l'effet de pénétrer dans la place, était intervenue le 16 mai 1840 entre les Départements de la Guerre et des Travaux Publics. Mais quelques modifications ayant été, sur mes observations, reconnues convenables, tant pour les besoins de l'administration du chemin de fer, que pour ceux de la défense de la place, je conclus, à la date du 22 octobre 1842, avec M. le colonel du génie Dutillœul, directeur de la 2^e direction des fortifications, une nouvelle convention qui fut approuvée par les Départements de la Guerre et des Travaux Publics, les 17 et 28 novembre de la même année, respectivement.

A la date du 27 mai 1840, les opérations du tracé et du nivellement étant terminées, ainsi que les plans généraux, pour toute la ligne de Mouscron à Tournay, M. l'inspecteur-directeur Noël soumit à l'approbation ministérielle, avec un rapport circonstancié à l'appui, l'avant-projet de cet embranchement, divisé en deux sections, l'une de la station de Mouscron à la chaussée de Pont-à-Chin à Templeuve, et l'autre de ce point jusqu'à la ville de Tournay.

Bien qu'il ne fût donné aucune suite à cette demande d'approbation de l'avant-projet, je n'en continuai pas moins vivement les études du travail définitif; aussi dès le 18 juin suivant (époque à laquelle je venais de succéder à M. l'inspecteur Noël, dans la direction des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay), je soumis au Département des Travaux Publics un cahier des charges accompagné de tous les documents nécessaires pour la mise en adjudication de la section de Templeuve à Tournay, par Kain, travaux dont l'estimation s'élevait à la somme de fr. 520,000.

Mais M. le Ministre des Travaux Publics de cette époque (M. Rogier) ne partageant pas la manière de voir de son prédécesseur, ne donna aucune suite au projet que j'avais présenté le 18 juin, bien que celui-ci eût été dressé en exécution des instructions qui m'avaient été données. M. le Ministre voulut d'abord en revenir au tracé de 1838, c'est-à-dire à celui de la rive gauche; cependant, sur les nouvelles instances de la ville de Tournay qui rappela les engagements pris à son égard en 1839, il consentit plus tard à ce que la station fût maintenue sur la rive droite, mais en conservant la presque totalité du tracé par la rive gauche et en traversant l'Escaut, au moyen d'un pont-tournant à établir au point le plus rapproché possible de la ville. Ce tracé, qui avait uniquement pour objet d'éviter le parcours d'une partie des prairies de Meir, offrait de très grands inconvénients en ce qu'il traversait des propriétés fort importantes, en ce qu'il coupait, sur une assez grande étendue, la belle promenade des Sept-Fontaines et ensuite en ce que l'obliquité de l'axe, par rapport au cours de la rivière, aurait exigé la construction d'un pont très biais et d'une manœuvre difficile, à cause de la longueur qu'on aurait dû donner à la volée de la partie mobile.

Dans la courant du mois d'octobre, le conseil des ponts et chaussées ayant fait connaître qu'il ne pourrait donner son assentiment à nul projet conçu dans l'hypothèse d'un pont-tournant, je m'occupai immédiatement de l'étude d'un nouveau tracé

qui, traversant l'Escaut dans le coude formé par la rivière à 600 mètr. en aval du pont des Trous et à côté duquel on pouvait ouvrir une dérivation et y construire un pont (fixe), permettait d'aboutir de ce pont à la station de Tournay par une pente de près de 0^m,004, inconvénient il est vrai, mais inconvénient préférable encore à celui qui serait résulté de l'établissement d'un pont-tournant.

Ce dernier tracé qui, entre l'Escaut et Templeuve, était déterminé par les conditions de ne point toucher au hameau dit *Faubourg de Meir*, ni à aucune propriété importante, de ne traverser les marais de Blandain que sur la distance la plus courte possible et d'éviter en même temps la côte de Ramignies-Chin, est celui qui fut définitivement arrêté. Les plans, métrés, devis et cahier des charges de cette section de Templeuve à Tournay furent transmis le 7 décembre 1840 au Département des Travaux Publics, approuvés le 20 janvier 1841 et l'adjudication fut fixée au 24 février suivant.

Quant au tracé de la partie comprise entre Mouscron et Templeuve, il n'était guère commandé par des considérations relatives au relief du terrain, mais bien subordonné à la triple condition de se rattacher à l'extrémité de la station de Mouscron par une courbe d'au moins 500 mètr. de rayon, de ne rencontrer aucune propriété de grande valeur, mais surtout d'éviter les pointes que forme la commune française de Watrelos entre les communes belges d'Herseaux et d'Estaimpuis. Aussi à partir d'Estaimpuis, où l'on passe à une centaine de mètres seulement de la frontière de France, le tracé se dirige en ligne droite, jusqu'à près de la station de Templeuve, sur une longueur de 1 $\frac{1}{2}$ lieue.

Les éléments du projet définitif de la section de Mouscron à Templeuve, retardés par suite de la non-approbation de l'avant-projet, furent soumis, le 7 octobre 1840, au Département des Travaux Publics qui les approuva le 30 décembre suivant, et fixa au 27 janvier 1841 l'adjudication publique des travaux d'établissement qu'ils comportaient.

Le tracé de la section de Mouscron à Templeuve, présente un développement de 12,325 mètr., composé comme suit :

10,186^m,72 en diverses parties droites.

918^m,98 " courbes de 2,000 mètr. de rayon.

645^m,80 en une courbe de 1,500 mètr. de rayon.

573^m,50 " de 500 " (aboutiss^t à la station de Mouscron).

Son profil longitudinal comprend :

3,802^m,55 en deux parties établies à niveau.

2,866^m,50 en une " en pente de 0^m,00195.

4,640^m,65 en une " " de 0^m,003.

1,015^m,30 en une " en rampe de 0^m,00154.

Le tracé de la section de Templeuve à Tournay, considérée comme se terminant au mur d'enceinte de la ville, présente un développement de 5,909 mètr., savoir :

4,543^m,85 en deux alignements droits.

1,089^m,39 en une courbe de 3,000 mètr. de rayon.

275^m,76 en une " de 2,000 "

Il faut ajouter à cette longueur de 5,909 mètr., celle de 355 mètr. qu'occupe la station au-delà du mur d'enceinte, laquelle n'a pas été comprise dans l'adjudication des travaux de la section de Templeuve à Tournay.

Le profil longitudinal de cette section, proprement dite, tel qu'il a été exécuté par suite d'une modification dont nous parlerons plus tard, se compose de :

991 ^m ,41	en diverses parties établies à niveau.
1,671 ^m ,00	en rampe de 0.0004
408 ^m ,00	" de 0.00267
338 ^m ,25	" de 0.003
1,740 ^m ,00	pente de 0.0022
760 ^m ,34	" de 0.0037 (du pont de l'Escaut à la station).

Dans la station de Tournay, le rail-way sur les 355^m de longueur est établi à niveau.

En résumant ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Mouscron à Templeuve et de Templeuve à Tournay, nous trouvons qu'à part la station de cette ville où l'axe s'infléchit en différents sens pour le raccordement des diverses voies entr'elles, le tracé, sur une longueur totale de 18,234 mètr., comprend :

14,730^m,57 en alignements droits.

2,929^m,93 en courbes d'un rayon de 1,500 à 3,000 mètr.

573^m,50 en courbes " de 500 mètr. (au sortir de la station de Mouscron).

Sous le rapport du profil longitudinal, la ligne totale, non compris la station, présente :

4,793 ^m ,96	de parties établies à niveau.
1,671 ^m ,00	en rampe de 0.0004
5,621 ^m ,80	en rampes et pentes variant de 0.00154 à 0.0022
5,386 ^m ,90	" " de 0.00267 à 0.003
760 ^m ,34	en pente de 0.0037

CHAPITRE II.

HISTORIQUE DES TRAVAUX. — DESCRIPTION, EXÉCUTION ET MODIFICATIONS.

§ 1^{er}. — Section de Mouscron à Templeuve.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Mouscron à Templeuve, qui eut lieu le 27 janvier 1841, fut faite au montant de fr. 642,560 en y comprenant une somme à valoir de fr. 37,000 pour ouvrages imprévus : cette adjudication qui amenait ainsi un rabais de 17,946 p. % sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 3 mars suivant.

Les premiers terrains furent délivrés à l'entrepreneur à la fin du mois de mai ; mais on peut considérer qu'il ne fut mis en possession de la plus grande partie des emprises que dans le courant de juin. Cependant les pluies continuelles de juin et juillet ne permirent guère de commencer activement les travaux que dans les premiers jours du mois d'août ; encore durent-ils être interrompus assez longtemps en octobre par suite de nouvelles pluies. Néanmoins la route a pu être livrée à l'exploitation le 23 octobre 1842, c'est-à-dire de 15 à 16 mois après que les travaux eurent été entamés.

D'après le projet adjugé, les terrassements, constituant un forfait absolu d'une valeur d'environ fr. 299,000, comprenaient une quantité de remblai de. . . 409,132^m³

Les déblais du corps de la route s'élevaient à 141,474^m³ ; mais une quantité de 135,268 seulement devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait en mettre en dépôt, sur berge, un cube de. . . 6,206

de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de. . . 415,338^m³

à transporter, savoir :

276,282 ^m ³	par brouettes à des distances réduites variant de : à 7 relais.
21,063	par tombereaux " " de 200 à 650 mètr.
117,993	par waggons " " de 900 à 1,700 mètr.

Mais d'après les modifications apportées pendant l'exécution, les terrassements effectués comprennent environ 488,000^{m³}, qui ont été transportés, savoir :

375,000^m par brouettes à des distances de : à 12 relais.
 2,000 par tombereaux " de 150 à 200 mètr.
 109,000 par waggon " de 900 à 1,700 mètr. (moyennement).

Les ouvrages d'art que le cahier des charges de l'entreprise indiquait comme devant être exécutés pour la route proprement dite, consistaient en un viaduc-tunnel de 7^m, 80 d'ouverture, 9 viaducs sous le chemin, l'un de 2^m, 50, un second de 3 mètr. et les sept autres de 4 mètr. d'ouverture, 1 ponceau de 4 mètr., 2 de 3 mètr. et 1 de 1^m, 50; plus 18 aqueducs de 1 mètr. à 0^m, 60. Ces ouvrages exigeaient, en y comprenant les aqueducs des traverses, 6,243^{m³} de maçonneries en moellons ou briques et 126^{m³} de pierre de taille. Dans l'exécution on a remplacé le ponceau de 4 mètr. par un autre de 3 mètr. seulement, supprimé un aqueduc de 0^m, 60 et 2 aqueducs de 0^m, 80 projetés pour le chemin de fer et substitué provisoirement des buses en bois à un grand nombre de petits aqueducs qui devaient être construits sous les traverses et chemins latéraux. La totalité des maçonneries effectuées a été de 5,898^{m³} en moellons et briques et de 106^{m³}, 04 en pierre de taille.

L'objet principal des dépendances a été le pavage exécuté pour 23 traverses à niveau et les abords des viaducs : toutefois on n'a fait jusqu'à présent que 3,831^{m²} de pavage à neuf, au lieu de la quantité de 4,087^{m²} projetée.

Les travaux principaux de terrassements consistaient dans les remblais et déblais désignés au tableau ci-dessous :

INDICATION DES DÉBLAIS ET REMBLAIS PRINCIPAUX.	LONGUEUR.	HAUTEUR maximum des TERRASSEMENTS.	CUBES.
	Mètres.	Mètres.	Mètres cubes.
1° Remblai du vallon de Mouscron-Luigne	1,330	8.24	137,393
2° Id. d'Herseaux	970	5.61	46,090
3° Tranchée d'Herseaux	630	4.23	33,963
4° Id. d'Estaimpuis	1,160	5.57	88,054
5° Remblai du vallon d'Estaimpuis-Leers-Nord . . .	2,510	7.64	177,133

Nous allons entrer dans quelques détails relatifs à l'exécution de ces divers remblais et déblais, ainsi qu'aux changements qui ont été apportés, en ce qui les concerne, au projet primitif.

1° *Remblai du vallon de Mouscron-Luigne.* — Ce remblai devait, d'après le devis, être entièrement exécuté par emprunts latéraux, transportés à la brouette. Mais, ainsi que nous l'avons dit, l'entrepreneur de la section de Courtray à Mouscron qui était en même temps délégué comme entrepreneur par l'adjudicataire des travaux de la section de Mouscron à Templeuve, avait, sur sa demande, obtenu la faculté de

faire usage, pour le remblai de Mouscron-Luigne, d'une quantité de 40 à 50,000^{m³} qui lui restaient disponibles dans la tranchée de la station de Mouscron. Ces terres provenant de la station devaient alors être transportées par waggons, à une distance moyenne de 650 mè. Mais il n'en fut enlevé par ce mode qu'environ 25,000^{m³} seulement, l'excédant ayant été pris dans des terrains d'emprunt ; de manière que sur les 137,393^{m³} que comportait le remblai, il en a été effectué environ 112,000 au transport par brouettes. Quant aux terres que l'on avait, dès lors, en trop dans la tranchée de la station, comme elles se trouvaient à la partie extrême de cette station et que sur ce point il n'était pas indispensable d'ouvrir la tranchée sur toute la largeur ordinaire, on n'a pas été obligé de les déblayer.

On doit, du reste, se féliciter qu'il en ait été ainsi ; car, comme la dernière portion de la tranchée présentait de mauvaises terres et du sable boulant, les remblais faits avec ces terres ont éprouvé, à la suite des pluies de l'automne et de l'hiver derniers, des éboulements considérables qui ont forcé l'administration à déplacer la voie sur une certaine étendue, tandis que les remblais effectués au moyen d'emprunts dans des parcelles latérales, se sont bien maintenus.

2° *Remblai du vallon d'Herseaux.* — Les 46,090^{m³} qui entrent dans ce remblai, devaient être exécutés, 1° au moyen de 32,285^{m³} à provenir des terres de la tranchée contiguë, transportées par waggons à une distance réduite de 900 mè. et 2° au moyen de 12,805^{m³} de terres à extraire des emprises et à enlever par brouettes. Mais l'entrepreneur ayant, de son propre mouvement, approfondi les terrains d'emprunt, en a tiré environ 19,000^{m³} de terres qu'il a conduites dans la route par brouettes et a, en conséquence, retroussé à ses frais sur berge environ 6,000^{m³} des déblais de la tranchée d'Herseaux, qu'il avait en trop. Ce remblai s'est généralement bien maintenu jusqu'ici, à l'exception de quelques petites parties faites avec des terres de la tranchée d'Herseaux qui ont coulé et produit ainsi quelques éboulements de peu d'importance.

3° *Tranchée d'Herseaux.* — Nous venons de dire quelle modification l'entrepreneur avait apportée au mouvement des terres de cette tranchée. Quant au sol, sa nature est meilleure qu'on ne pouvait le supposer d'après les caractères extérieurs. En effet, ce terrain est d'une espèce argileuse de couleur foncée, généralement fort compacte, mais mêlée tantôt de terre tourbeuse, tantôt de gravier. Nous avions craint d'abord d'être forcés d'employer des moyens extraordinaires pour conserver cette tranchée, mais, à part quelques petites parties fort mauvaises, l'ensemble se maintient assez bien. Du reste, comme ce terrain n'absorbe pas d'eau, l'on a été obligé, pour assurer l'assèchement de la tranchée, d'y construire de 4 en 4 mè. des gargouilles en fascines communiquant avec le plafond du coffre établi sur un massif de briquaillons. Ce moyen a parfaitement réussi.

4° *Tranchée d'Estaimpuis.* — L'ouvrage capital de la section était la tranchée qu'il fallait ouvrir à Estaimpuis et dont plus de 85,000^{m³} de déblais devaient être, sans exception, transportés en remblai, par waggons, à une distance moyenne de 1,700 mè. Or ce travail contrarié, d'abord par la tardive entrée en possession des terrains et, en second lieu, par les pluies incessantes de la campagne de 1841, fit d'autant moins de progrès, que le système de transport était déjà, par lui-même, très désavantageux. Aussi, à la fin de cette campagne, n'avait-on enlevé qu'à peu près la $\frac{1}{5}$ partie de la tranchée et dès-lors on ne pouvait guère conserver l'espoir de voir se terminer son percement assez tôt pour que la voie pût être posée et exploitée pendant l'année 1842.

En présence d'une pareille circonstance, l'administration sentit la nécessité de suivre, pendant la campagne de 1842 un autre mode que celui prévu pour l'exécution de la tranchée comme du remblai auquel ces terres devaient servir. Je proposai, en conséquence, de retrousser sur berge environ 40,000^{m³} des déblais de la tranchée et de prendre, dans des emprunts, les terres nécessaires à une quantité correspondante de remblais. Cette modification, qui permettait, sinon de terminer complètement le corps

de la route avant le mois de juillet 1842, du moins de l'amener, pour cette époque, à un état tel qu'il ne fût plus un obstacle aux travaux du rail-way; cette modification, dis-je, devait coûter une somme de fr. 51,000, savoir : fr. 41,000 pour les terrains nécessaires tant aux dépôts qu'aux emprunts, et fr. 10,000 pour travaux supplémentaires.

Adoptée en principe par le Département des Travaux Publics, cette proposition de changer le mouvement de terrassements stipulé au projet primitif, souleva de la part de l'entrepreneur diverses objections; en définitive, celui-ci ayant demandé à exécuter, à forfait, la modification dont il s'agit, mais effectuée comme il l'entendrait, moyennant la somme de fr. 51,000, le Département des Travaux Publics voulut bien adhérer à cette offre de l'entrepreneur, mais sous diverses conditions avantageuses à l'État, puisqu'elles avaient pour objet d'une part, de rendre plus tard le Gouvernement propriétaire des terrains acquis par l'entrepreneur aussi bien pour les dépôts que pour les emprunts, et d'autre part, de garantir l'achèvement du corps de la route en temps utile. Telles furent les bases d'une convention qui intervint entre le Département des Travaux Publics et l'entrepreneur à la date du 18 décembre 1841.

Quant au terrain en lui-même, il est, dans la tranchée d'Estaimpuis, composé assez uniformément d'une argile commune qui n'a présenté à la fouille aucune difficulté. Après les pluies de l'automne et de l'hiver, quelques parties des talus ont coulé et produit des éboulements partiels, mais ceux-ci ne présentent pas un caractère sérieux et je pense qu'au moyen de quelques plantations et d'un pied en fascinage on empêchera le renouvellement de ces dégradations. Cette tranchée se trouve néanmoins asséchée comme celle d'Herseaux, et le coffre de la voie y repose également sur un massif en briquillons.

5° *Remblai du vallon d'Estaimpuis-Leers-Nord.* — Ce remblai fait au moyen des terres provenant d'une partie d'environ 40,000^{m³} de la tranchée d'Estaimpuis transportées par waggon, et, pour le reste, des 177,000^{m³}, au moyen de terres d'emprunt conduites par brouettes, a été, en très grande partie, exécuté pendant la campagne de 1842. Mais autant les pluies avaient été fréquentes pendant l'été de 1841, autant la sécheresse fut grande pendant toute la campagne dernière, de manière que les terrassements du remblai dont il s'agit, élevés en peu de mois, sur des hauteurs qui vont jusqu'à près de 8 mètr., et par un temps continuellement sec, n'ont pu faire leurs tassements d'une manière lente et régulière, ainsi que cela se pratique d'ordinaire. Ces tassements brusquement provoqués en octobre et novembre 1842, par la circulation des convois et surtout par la grande abondance des pluies, ont exigé la plus grande vigilance de la part de l'administration de l'exploitation, puisque les affaissements se sont, sur beaucoup de points, effectués à plus du $\frac{1}{2}$ de la hauteur totale des terrassements. En outre quelques éboulements, dus à la mauvaise qualité des terres qu'on avait extraites à une très grande profondeur des terrains d'emprunt, ont eu lieu aussi pendant l'hiver, mais ils ne sont pas de nature à faire naître des craintes sur leur renouvellement ultérieur.

Sous le rapport de la construction, les ouvrages d'art, tous fondés en moellons ou briques sur un terrain solide, n'ont présenté aucune particularité digne d'être remarquée; mais leur exécution a été entourée de grandes difficultés, entièrement indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, difficultés que nous avons déjà signalées comme ayant entravé l'établissement des travaux d'art de la section de Mouscron à la frontière.

En effet, l'entrepreneur n'ayant pu se procurer des briques dans les localités, dut en fabriquer au moyen de terres provenant des emprises de la route ou autres voisines. Or ici se reproduisirent, mais d'une manière plus fâcheuse encore, les inconvénients rencontrés pour la section de Mouscron à la frontière, à l'égard de la confection des

briques, par suite des pluies continuelles de l'été. Aussi ce ne fut qu'au mois de septembre seulement que l'entrepreneur put réunir sur les lieux une grande quantité de briques pour commencer les ouvrages, et, d'ailleurs, jusque là les chemins de terre aboutissant à la ligne étaient restés tellement impraticables, qu'il avait été de toute impossibilité d'effectuer les approvisionnements de sable, de chaux et de pierre.

Ces ouvrages d'art, commencés en septembre, durent être bientôt arrêtés par suite des pluies abondantes du mois d'octobre; néanmoins dans le court espace de temps dont l'entrepreneur avait pu disposer, il avait exécuté 4 viaducs et 18 aqueducs comportant ensemble environ 1,400^m de maçonnerie, quantité qui, à la vérité, ne formait pas le quart de la totalité de celle à exécuter.

Cependant obligé, pour ne pas entraver la marche des grands terrassements, de continuer la construction des ouvrages d'art, l'entrepreneur, au mois de décembre 1841, demanda à pouvoir exécuter, malgré la mauvaise saison, une partie de ces maçonneries en mortier de cendrée, comme cela lui avait été accordé pour la section de Mouscron à la frontière. Cette modification fit l'objet d'une soumission qui fut approuvée par arrêté ministériel en date du 31 du même mois de décembre. Elle reçut son exécution pour plus de la moitié de toutes les maçonneries exécutées sur la section, puisque sur les 5,898^m que ces maçonneries comportent, 3,165 ont été construits en mortier de cendrée.

Nonobstant ces diverses modifications, le coût des terrassements et ouvrages d'art de la section de Mouscron à Templeuve et de ces dépendances ne s'élève, non compris la somme à payer pour la tranchée d'Estaimpuis, qu'à environ fr. 442,000, c'est-à-dire, à peu près à fr. 36,000 par kilomètre moyen.

D'après le cahier des charges de l'entreprise des travaux d'établissement de la section de Mouscron à Templeuve, le sable pour l'encoffrement du rail-way devait, pour les $\frac{5}{7}$ de la longueur de la route, provenir de Grand-Camp (canal d'Antoing) et être fourni par l'entrepreneur; pour le reste le sable devait être fourni par l'administration à la station de Mouscron. Nous avons eu déjà l'occasion de rappeler le contrat du 27 avril 1842, d'après lequel cette dernière partie de sable a dû être transportée par convois depuis les carrières de Zulte jusqu'à pied-d'œuvre. Nous avons exposé les causes qui entravèrent et retardèrent les transports de sable effectués de cette manière; nous ajouterons seulement que ce ne fut que dans les premiers jours de septembre qu'on put commencer à faire circuler ces convois de sable sur la section dont il s'agit, et répéterons que, par suite des exigences du service de l'exploitation de la ligne de Courtray à Tournay, les transports de ce genre furent, bientôt après l'ouverture, arrêtés complètement, bien que le sable n'eût été mis que sur environ les $\frac{2}{10}$ de la couche voulue.

§ 2. — Section de Templeuve à Tournay.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Templeuve à Tournay, qui eut lieu le 24 février 1841, fut faite au montant de fr. 435,000 en y comprenant une somme à valoir de fr. 24,000 pour travaux imprévus. Cette adjudication qui donnait ainsi un rabais de 13,6555 p. % sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 5 mars suivant.

La mise en possession des terrains eut lieu pour la majeure partie de la ligne, dans le courant du mois de mai, ce qui permit à l'entrepreneur d'effectuer, avant la saison

des pluies, la fabrication des briques nécessaires aux ouvrages d'art. Toutefois les travaux ne commencèrent activement qu'au mois de juin, époque du retrait des inondations qui avaient, jusque-là, recouvert les prairies de Meir. Ces travaux suspendus en juillet par suite d'une seconde inondation et définitivement remis, dès la troisième inondation, celle d'octobre, à la campagne suivante, ont été livrés à la circulation publique le 23 octobre de l'année 1842, après une durée d'exécution qui ne fut réellement que d'environ dix mois, déduction faite des interruptions dues aux inondations étendues sur la partie où devaient s'exécuter les seuls travaux importants.

D'après le projet adjugé, les terrassements, constituant un forfait d'une valeur de près de fr. 134,600, comprenaient une quantité de remblais de . . . 150,650^{m³}

Les déblais du corps de la route s'élevaient à 27,133^{m³}, mais une quantité de 25,861 seulement, devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait en mettre en dépôt, un cube de . . . 1,272

de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de . . . 151,922^{m³}.

à transporter, savoir :

126,588^{m³} par brouettes à des distances de $\frac{1}{2}$ à 12 relais.

25,334^{m³} par tombereaux " de 250 à 1,200 mètr.

Mais d'après les modifications apportées pendant l'exécution, les terrassements effectués comprennent environ 185,000^{m³} qui ont été transportés, savoir :

160,000 par brouettes à des distances de $\frac{1}{2}$ à 8 relais.

4,000 par tombereaux " de 150 à 1,200 mètr.

21,000 par waggon " de 200 à 800 mètr.

Les terrassements principaux de la section de Templeuve à Tournay, ne comprennent que le remblai de la vallée de l'Escaut et la tranchée aux abords du faubourg de Meir.

Cette tranchée, d'une longueur de 500 mètr. et dont la plus grande profondeur n'est que de 1^m,29, contenait 9,285^{m³}; ses terres, de nature sablonneuse, ont entièrement été transportées par wagon dans le remblai des prairies, où elles se sont très bien maintenues.

Quant à ce remblai, d'une longueur d'environ 1,700 mètr. et dont la plus grande hauteur est de 6^m,12, il exigeait, d'après le projet primitif, une quantité de 132,347^{m³} de terrassement, qui a été réduite à celle de 124,583 par suite de la construction d'une série d'arcades, dont nous parlerons plus loin.

Ces 124,583^{m³} devaient se trouver : 1° dans les 9,285^{m³} de la tranchée du faubourg de Meir, à transporter à une distance réduite de 600 mètr.; 2° dans des emprunts latéraux, à concurrence de 66,646^{m³}, au transport réduit de $\frac{1}{2}$ à 4 relais; et 3° dans la dérivation à ouvrir à l'Escaut, par suite de la construction du pont, et dont le déblai devait fournir 48,652^{m³}, au transport moyen de 12 relais.

Mais pendant l'exécution, on reconnut que la partie inférieure de la dérivation, sur une hauteur de 1^m,55, présentait une glaise blanchâtre, d'une nature très-mouvante et qui, employée dans le remblai, s'en écoulait et imprimait même aux masses auxquelles elle était mélangée, une poussée des plus intenses.

Pour remédier à un inconvénient aussi grave, je proposai, par mon rapport du 24 août 1841, de remplacer, au moyen d'emprunts, les terres qui devaient provenir de la partie inférieure de la dérivation; de retrouver provisoirement sur berge lesdites terres du fond de la dérivation et de les rejeter ensuite dans la partie de l'ancien lit de la rivière qui serait abandonnée par suite du creusement de la dérivation. Ces changements, qui augmentaient de 36,000^{m³} la quantité de terres à fouiller, mais diminuaient de beaucoup le nombre de relais, furent approuvés par disposition ministérielle en date du 8 septembre suivant.

Le corps de la route dans tout le parcours de la vallée de l'Escaut, est revêtu, sur

une hauteur de 0^m,40 en contre-haut de l'étiage des plus fortes inondations, de perrés à pierres sèches, d'une épaisseur moyenne de 0,40. Nonobstant ce renforcement de la base du remblai, quelques éboulements dus à la présence de mauvaises terres sorties de la dérivation de l'Escaut, se sont rencontrés; pour en prévenir le retour, on a remplacé ces mauvaises terres par d'autres plus franches et on a, en même temps, fait combler tous les contrefossés ouverts dans les prairies, au pied des talus. Depuis lors il ne s'est plus manifesté de mouvement sérieux dans ledit remblai, sinon qu'il a éprouvé, depuis l'ouverture de la route, des tassements qui l'ont affaissé de $\frac{1}{10}$ au $\frac{1}{5}$ de la hauteur totale.

Les ouvrages d'art désignés au cahier des charges, comme devant être exécutés pour le chemin de fer et ses dépendances, consistaient en un pont à deux arches de 19^m,20 d'ouverture totale, y compris un chemin de halage en maçonnerie, de 2 mètr. ; 2 viaducs, l'un de 4^m,10 et l'autre de 3^m,40 d'ouverture, 3 ponceaux de 4 mètr., 6 ponceaux de 3 mètr. à 1^m,50, 27 aqueducs de 1 mètr. à 0^m,40.

Mais les ouvrages exécutés, ensuite des diverses modifications apportées au projet, comprennent : un pont en une seule arche de 17^m,20 de largeur, avec chemin de halage sur consoles; une série de 16 arcades de 5 mètr. d'ouverture chacune; les deux viaducs portés au devis, un seul ponceau de 4 mètr., 6 idem de 3 mètr. à 1^m,50 et 33 aqueducs et buses de 1 mètr. à 0^m,40.

L'établissement de ces 44 ouvrages a exigé, entr'autres travaux, le battage de 815 pilots pour fondations et 33 autres pilots pour les estacades du pont qui, en amont et en aval, forment chemin de halage : la fourniture de 470^m³ de bois de hêtre équarri ou en grume et de 31^m³ en bois de chêne, l'exécution de 5,624^m³ de maçonneries en moellons ou briques et 568^m³ en pierres taillées ou bouchardées; et enfin l'emploi de 11,232 kilogrammes de fer pour consoles, ancras, agrafes, etc.

Nous allons maintenant donner quelques détails sur les dimensions et le système de construction de ceux de ces ouvrages d'art qui sont les plus importants.

1^o *Pont pour le passage de l'Escaut.* — D'après l'avis exprimé par le conseil des ponts et chaussées, le pont projeté à 2 arches pour le passage de l'Escaut et qui ne devait avoir que 7^m,40 de longueur entre les têtes, fut remplacé, comme nous venons de le dire, par un pont en une seule arche ayant une longueur de 8^m,60 entre les têtes et de 10 mètr. entre les murs de front.

Une seconde modification apportée ultérieurement au projet de ce pont, consiste en ce que la voûte, qui d'abord avait dû, à l'exception des têtes, être construite en briques, fut, par suite de la disposition ministérielle en date du 6 janvier 1842, entièrement exécutée en pierre de taille. Ce changement était motivé par diverses considérations parmi lesquelles, surtout, celle de diminuer l'épaisseur de la voûte et de rendre ainsi moins forte la pente de la route vers la station, en même temps qu'on obtenait un ouvrage plus solide et plus durable.

L'arche formée d'un arc de cercle de 60°, décrit d'un rayon de 17^m,20 égal à l'ouverture du pont, présente une flèche de 2^m,30, tandis que les pieds-droits ont, au-dessus du plancher des fondations, une hauteur de 6^m,95 et de 6^m,75 seulement, au-dessus du plafond de la rivière. La hauteur entre le plafond et la clef est donc de 9^m,05, soit de 3^m,63 au-dessus de l'étiage des plus grandes eaux, de manière ainsi à ne jamais être un obstacle à la navigation, du moins aussi longtemps que celle-ci est possible de Tournay à Gand. — La clef de la voûte, dans les têtes, a une élévation de 6^m,80 : elle est surmontée d'un cordon de 0^m,31, au-dessus duquel règne la tablette générale qui a également 0^m,31 d'épaisseur. D'après cela, la hauteur totale du pont, entre le plancher des fondations et la surface supérieure des rails, est de 10^m,67, ou bien de 10^m,47 en contre-haut du plafond de la rivière.

Les culées ont, entre les murs de front, une épaisseur moyenne de 5^m,80 sur une hauteur de 8 mètr. : au tiers ainsi qu'aux deux tiers de leur élévation, elles sont reliées aux murs de front par de fortes ancrés en fer. Pour la partie élevée en 1841, c'est-à-dire sur 5^m,40 de hauteur au-dessus du plancher, la maçonnerie intérieure a été construite en moellons bruts arrasés avec chacune des assises successives des pierres de parement, qui ont 0^m,31 de hauteur ; pour la partie restante, élevée pendant la campagne de 1842, la maçonnerie intérieure a été exécutée entièrement en briques et ce, afin que le tassement fût le moindre possible et qu'on pût exécuter la voûte, avec moins de chances de déformation ou d'affaissement. De plus, la voûte a été prolongée, en maçonnerie ordinaire, dans les culées, sous un rayon de 6^m,21, de manière que l'ensemble de l'arche et des deux voûtes de prolongement, forme, à l'intrados, une courbe en anse de panier et à trois centres. L'épaisseur de ces voûtes de prolongement dans les culées, varie de 1^m,50 à 1^m,10 et se trouve, à l'intrados comme à l'extrados, travaillée en liaisons avec les assises horizontales des culées.

Les claveaux dont se compose la voûte ont une largeur uniforme de 0^m,316 à la douelle. Les voussoirs intérieurs ont, indistinctement, une hauteur de 0^m,80 sur une longueur de 0^m,676 ; tous les voussoirs dans chaque rangée sont scellés l'un à l'autre au moyen d'une forte agrafe en fer, placée dans leur milieu.

La voûte a été entièrement posée à sec sur le cintre dont les madriers de couches étaient jointifs ; le mortier a ensuite été coulé entre les joints et fiché jusqu'au reflux de toutes parts. Le cintre avait été exhaussé dans la prévision que la voûte tassât de 8 centimètres à la clef. Quelques jours après le décintrement, alors qu'il n'y avait plus de mouvement perceptible, la clef était descendue de 84 millimètres, de manière qu'on peut considérer la voûte comme tout-à-fait établie d'après les données normales du projet.

Le sol, à la profondeur de la fouille, se composait d'un terrain généralement sablonneux, mêlé de glaise, mais variable de nature et de consistance. Aussi se décida-t-on, dès le principe, et notamment dans le but d'obtenir une résistance uniforme, à construire la fondation sur grillage et pilots. Ces pilots donnèrent au battage, entre 3 et 6 mètr. de fiche, un refus relatif de $\frac{1}{2}$ à 2 millimètres par volée. De plus, comme quelques parties, du côté des faces longitudinales des culées, étaient établies sur un sable à gros grains, très pur mais mouvant, on renferma le pourtour de ces parties de la fondation par une file de palplanches. Enfin on dragua tout le terrain compris entre les chapeaux du grillage et on le remplaça par une couche de béton arrasée avec de l'argile forte pour ne laisser aucun vide sous le plancher. Celui-ci fut calfaté, goudronné et recouvert d'une couche d'argile pétrie, sur laquelle on assit la maçonnerie.

Le pont de l'Escaut a exigé, entr'autres travaux, 211 pilots de hêtre de 6 à 7 mètr. de longueur, 43^m3,6 de charpente en bois de hêtre équarri pour grillage et plancher et 1,773^m3 de maçonneries dont 856 en moellons bruts, 549 en briques des localités, 54 en pierre taillée à la boucharde et 314 en pierre taillée au fin ciseau. La valeur totale de l'ouvrage, non compris les cintres et les épaissements, s'est élevée à environ fr. 69,000, et celle du chemin de halage et des arcades à fr. 5,800.

2° Arcades dans les prairies de Meir. — Au mois d'août 1841, M. le directeur des chemins de fer en construction m'invita à présenter un projet d'arcades à construire dans la partie la plus basse des prairies de Meir, sur une longueur d'une centaine de mètr., en remplacement du remblai ordinaire qui devait y être exécuté. Par cette construction d'arcades on évitait 1° un cube de remblai assez considérable, 2° des perrés sur une étendue correspondante, 3° des fouilles à faire dans des prairies marécageuses, 4° enfin deux ponts de 4 mètr. d'ouverture dont l'exécution n'avait été projetée que dans le but, atteint par les arcades, de donner aux eaux d'inondation un débouché suffisant, sous le chemin de fer. Contrairement à l'avis que j'en avais émis, M. le directeur des chemins de fer en construction avait supposé que ces arcades pourraient

être fondées sur une maçonnerie en moellons ou sur béton ; dès-lors et en admettant que l'ouvrage entier serait construit en moellons bruts, il n'y avait pas d'excédant de dépenses à faire pour établir les arcades.

Comme à cette époque il n'était pas possible de faire les expériences nécessaires pour reconnaître le degré de consistance du sol, attendu que le terrain était encore submergé, je dressai un projet avec fondation en moellons ; je modifiai le profil longitudinal dans ce sens que la route devait être horizontale sur toute l'étendue des arcades, je dressai un nouveau métré des terrassements et après avoir obtenu l'acceptation de ces pièces par l'entrepreneur, je transmis leur ensemble au Département des Travaux Publics, à la date du 9 mai.

Cependant, dès que les eaux se retirèrent, au commencement de juin, je fis, dans l'emplacement assigné aux arcades, des sondages et des battages de pilots et il me fut alors démontré que le terrain solide se trouvait à peu près à 7 mètr. en contre-bas du sol et qu'il était ainsi nécessaire de construire lesdites arcades sur pilots ayant environ 8^m,50 de longueur. En conséquence je fis, à la date du 8 juin, une proposition nouvelle pour la fondation des arcades sur pilots et grillage, disposition qui majorait de plus de fr. 14,000 le chiffre du coût de l'ouvrage dans la supposition d'une fondation en moellons.

Nonobstant cette majoration de dépenses, le nouveau projet fut approuvé par arrêté en date du 26 juin 1841, mais sous la réserve que la largeur entre les têtes serait portée à 8^m,80, au lieu de 7^m,80 qu'indiquait le projet.

D'après ce second projet la maçonnerie générale (à l'exception des voûtes à construire en briques), devait encore être exécutée en moellons bruts. Mais je pensai bientôt qu'un ouvrage de cette importance, élevé aux abords d'une ville, réclamait une exécution un peu soignée. En conséquence je proposai, à la date du 24 juillet, de n'employer dans les parements vus que des libages dressés par assises réglées, dont le prix d'ailleurs ne revenait qu'à celui des maçonneries en briques des localités, c'est-à-dire à fr. 15-18 par mètre cubc. Cette proposition fut approuvée par arrêté du 6 septembre 1841.

Enfin, par arrêté du 10 novembre suivant, rendu sur ma proposition en date du 18 octobre, il fut décidé que les impostes, voussoirs des têtes, cordons et tablettes seraient exécutés en pierre de taille des carrières du Cornet ou du Coucou (près de Tournay).

L'élévation vue des arcades présente, depuis le terrain naturel jusqu'au-dessus des tablettes du couronnement, une hauteur de 7 mètr. ; la partie sous terre et qui a une hauteur de 0^m,60, forme un massif de fondation en moellons bruts, établi sur le plancher. Chacune des seize arcades, construite en plein cintre, a une ouverture de 5 mètr., mesurée à la naissance des voûtes. Les centres de ces voûtes se trouvent sur une horizontale passant à 2^m,55 au-dessus du massif des fondations, et sont espacés l'un de l'autre de 6^m,20. Les pilastres, qui séparent les arcades, et forment piédroits à l'intérieur, ont ainsi, à la naissance des voûtes, 1^m,20 d'épaisseur, au sommet (couronnement du parapet) 0^m,80 et à la base 1^m,50. Les pilastres ou piédroits présentent de cette manière un fruit ou inclinaison de $\frac{1}{10}$, fruit qu'ils ont également dans le sens transversal depuis la tablette jusqu'au massif de fondations.

Transversalement les piles ont, à la naissance des voûtes des arcades, une longueur de 9^m,89, de manière qu'avec le fruit d'un vingtième de la hauteur, dont nous avons parlé, elles ont à la base, d'une extrémité à l'autre, une longueur de 10^m,40. Mais ces piles ne sont pas construites pleines : elles renferment, au milieu, une voûte de décharge de 4 mètr. de diamètre et dont la naissance se trouve à 0^m,10 en contre-bas de l'arrasement du massif de fondations.

Ce système a permis de diminuer considérablement, non-seulement la maçonnerie

d'élévation de la pile, mais encore sa fondation. D'après ce mode de construction le massif de fondation se trouve, pour chaque pile, composé de deux parties de 3^m,40 de longueur sur 1^m,70 de largeur, laissant entr'elles un intervalle de 3^m,80 sous la voûte de décharge. Chacune de ces parties est assise sur une charpente que supportent 8 pilots, de manière qu'il en a été employé 16 pour fonder chaque pile. Entre les pilots, tant ceux des piles que ceux des culées, on a, sur une profondeur variant de 0^m,50 à 0^m,90, remplacé le terrain par un enrochement dont les premiers lits ont été enfoncés à la dame.

Entre les voûtes des arcades, les reins sont disposés en forme d'entonnoir, de manière à jeter toutes les eaux pluviales vers la clef des voûtes en décharge des piles, laquelle clef est en pierre de taille, perforée d'un trou cylindrique qui traverse également toute la maçonnerie supérieure. Dans cette espèce d'entonnoir on a mis une couche de briquillons de 0^m,80 de hauteur, entourant une fascine posée debout sur la voie d'écoulement des eaux. Cette couche de briquillons est recouverte de terres jusqu'au niveau du lit des terrassements passant à 0^m,40 au-dessus de l'extrados à la clef des voûtes principales. De cette manière l'encoffrement du rail-way a été établi dans le remblai sur les arcades comme sur tout autre point de la route.

Sans entrer dans d'autres détails sur les dimensions partielles de l'ouvrage, nous ajouterons seulement à ce qui précède, que les travaux principaux qu'a exigés la construction des arcades, comprennent : 341 pilots de 8^m,50 de longueur et d'un cube total de 142^m³,20 ; 39^m³,10 de charpente en bois de hêtre équarri pour chapeaux et plancher, et 2,275^m³ de maçonneries, savoir : 474 en moellons bruts, 1,407 en briques du pays ou libages dressés par assises réglées, 252 en briques de Rupelmonde pour voûtes et 142 en pierre de taille de Tournay.

3° *Viaducs et ponceau dans la vallée de l'Escaut.* — Ces trois ouvrages exécutés dans les prairies de Meir, ont dû, aussi bien que les arcades, être établis sur grillage et pilots avec enrochements en moellons sous le plancher des fondations. Le plus grand de ces viaducs est en plein cintre de 4^m,10 de diamètre et a une hauteur de 4^m,11 sous clef, à partir du pavage. Sa construction a exigé 84 pilots de 6 à 7 mètr., cubant ensemble 28^m³,08 ; 9^m³ de charpente en bois de hêtre équarri pour chapeaux et plancher ; et 354 mètr. cubes de maçonneries dont 28 en moellons bruts, 290 en briques des localités, 24 en briques de Rupelmonde pour voûte et 12 en pierre de taille de Maffles, pour socles, pierres d'angle, voussoirs des têtes, cordons et tablettes. Son coût total est de fr. 10,183.

Le second viaduc, de 3^m,40 de largeur, a une hauteur sous clef de 3^m,79 dont 0^m,46 pour la flèche de la voûte décrite d'un rayon de 3^m,40. Les têtes, ainsi que les retours des murs de front, sont entièrement en pierre de taille et la voûte, entre les têtes, en briques de Rupelmonde. Son établissement a nécessité 74 pilots de 6 à 7 mètr., cubant 25^m³,4 ; 8^m³,2 de charpente de fondations, en bois de hêtre équarri et 262^m³ de maçonneries dont 20 en moellons, 211 en briques des localités, 11 en briques de Rupelmonde et 18 en pierre de taille de Maffles. Il a coûté une somme de fr. 8,662.

Le ponceau construit dans les prairies de Meir, a 3 mètr. de largeur et 1^m,71 de hauteur sous clef ; sa voûte est construite en arc de cercle de 60°. Il a exigé 105 pilots, cubant ensemble 36^m³ ; 15^m,8 de charpente en hêtre équarri et 175^m³ de maçonneries dont 26 en moellons, 121 en briques du pays, 22 en briques de Rupelmonde pour voûte et 6 en pierre de taille des carrières de Maffles, pour chaînes d'angle, voussoirs des têtes, coussinets et tablettes. Son coût total a été de fr. 7,968.

Au total, les terrassements et ouvrages d'art de la section de Templeuve à Tournay

ont coûté ensemble, en y comprenant le draguage dans la dérivation de l'Escaut, les épaissements et les cintres, une somme nette de fr. 332,800, soit ainsi une valeur de fr. 59,700 par kilom. moyen.

A la vérité ces terrassements et ouvrages d'art ont exigé pour la consolidation des talus et berges battus par les eaux, des revêtements parmi lesquels figurent 8,438 mètr. carrés de perrés en moellons bruts, soit à pierres sèches, soit maçonnés. Le coût des revêtements a été de fr. 49,986, ce qui donne une augmentation de dépense d'environ fr. 8,500 par kilomèt. moyen de la section ; soit ainsi, pour la valeur totale par kilomètre de longueur, un chiffre de fr. 68,200 (chiffre à peu près égal à celui indiqué, pour la valeur par kilomètre moyen, des terrassements et ouvrages d'art de la section de Courtray à Mouscron).

Le sable, pour l'encoffrement du rail-way a été pris dans les dépôts de Grand-Camp, sur les rives du canal d'Antoing, approvisionné à Tournay et au faubourg de Meir, et transporté dans la route par waggons, au moyen d'un rail-way provisoire. Pour la seconde couche on avait compté prendre le sable approvisionné dans la station de Tournay et ne le mettre en œuvre qu'après l'ouverture de la route ; mais des inconvénients assez graves, résultant de ces transports faits par l'entrepreneur sur une ligne livrée à la circulation et dont l'entretien pendant l'hiver exigeait beaucoup de soins, ont déterminé l'administration de l'exploitation à faire stater ces transports ; on n'a, en conséquence, tenu compte à l'entrepreneur que de la quantité de sable réellement mise dans le coffre et qui s'élève aux $\frac{89}{100}$ de celle qui, d'après les stipulations du cahier des charges, devait être employée.

Les dépendances de cette section, pour la route proprement dite et qui ont fait partie de l'entreprise principale, comprennent entr'autres, tant pour les abords des viaducs que pour ceux de 15 traverses de chemin à niveau et autres nécessités, 4,245 mètr. carrés de pavage, dont 1,286 à neuf, 1,402 à vieux et 1,557 de pavage provisoire, dont les matériaux, après le démontage, sont restés la propriété de l'entrepreneur.

§ 3. — Stations.

Le chemin de fer de Mouscron à Tournay doit, outre la station de cette ville, offrir encore deux autres stations ou lieux d'arrêt qui ont été fixées par disposition du Département des Travaux Publics en date du 13 juin 1840, et qui doivent être établies l'une à Néchin, au grand chemin conduisant de Pecq à Lannoy et l'autre à Templeuve, contre la chaussée de Pont-à-Chin à Roubaix. Mais une halte des convois entre les points extrêmes de Mouscron à Tournay impliquant des questions de douane non encore résolues par le Département des Finances et dont la solution entraînera probablement l'exécution ou la non-exécution de certains travaux, on n'a, jusqu'ici, donné aucune suite à la disposition ministérielle précitée : la direction des travaux de construction n'y ayant, en conséquence, fait établir aucun ouvrage, je ne m'occuperai ici que de la station de Tournay.

Nous avons déjà dit que cette station n'était point comprise dans l'entreprise générale de la section de Templeuve à Tournay, qui s'arrête au mur d'enceinte : mais les travaux et fournitures nécessaires à l'établissement des voies, excentriques et plates-

formes, ainsi qu'à l'ensablement du terre-plein et de l'encoffrement du rail-way, ont été effectués en vertu d'une soumission présentée le 18 août 1842 par l'adjudicataire de ladite section et approuvée le 4 septembre suivant. Cette soumission, basée sur les prix du bordereau annexé au cahier des charges des travaux d'établissement de la section de Templeuve à Tournay, réduits au prorata du rabais de l'adjudication, portait le montant de l'entreprise dont il s'agit à fr. 29,000, y compris une somme à valoir de fr. 3,143-52; mais le décompte définitif n'a donné qu'un chiffre total de dépenses de fr. 26,529-79, de manière que, sur la somme à valoir on n'a pris que fr. 683-31.

Les travaux principaux que ce décompte comporte consistent dans la fourniture et emploi de 3,823^m de sable, dans la pose de 1,870 mètr. de voies de rail-way et enfin dans l'exécution et fourniture des charpentes et maçonneries de fondation nécessaires à 6 exentriques et 23 plates-formes tournantes dont 2 de 13 pieds et 21 de 10 pieds.

Quant au terre-plein qui, sur toute l'étendue de la station, a été exhaussé à niveau du tablier du *pont de fer*, son remblai a été fait en gravois que la ville y a fait distribuer régulièrement, conformément à l'article 2 de la convention passée le 19 mai 1840 entre l'État et le collège des bourgmestre et échevins. L'administration du chemin de fer n'a eu que des travaux de peu d'importance à exécuter, pour disposer ce terre-plein d'une manière convenable à l'établissement des voies.

En ce qui concerne les bâtiments, clôtures et dépendances de la station, j'avais, dès le 25 juin 1841, présenté les plans, métrés, devis et cahiers des charges relatifs à leur entreprise. Mais diverses considérations, parmi lesquelles il faut ranger les questions de douane que soulevait l'établissement de la station, ne permirent pas de donner suite au projet que j'avais proposé; seulement, à la date du 10 août suivant, le Département des Travaux Publics m'invita à dresser un nouveau projet qui ne devait comprendre que les travaux dont l'exécution serait rigoureusement nécessaire pour le service de l'exploitation et entr'autres un bureau provisoire pour les recettes. Ce projet, vu l'urgence, ne pouvait être mis en adjudication, il fut donc exécuté par soumission d'après un cahier des charges et un bordereau de prix calqués sur ceux que j'avais soumis à l'approbation ministérielle à la date du 25 juin.

Ce nouveau projet, qui m'était réclamé, fut dressé le 18 août, mais je n'obtins de soumission de la part de l'entrepreneur, qui déjà exécutait les travaux de la section de Templeuve à Tournay et du rail-way général de la station, qu'à la fin du mois d'août : cette soumission portant la date du 29 août, donnait un rabais de 5 p. % sur les prix du bordereau. Je m'empressai de la transmettre à la sanction du Département des Travaux Publics, mais entretemps, et d'après les instructions que j'avais reçues. Je considérai le contrat comme approuvé et fis commencer les travaux, dès les premiers jours de septembre.

Ces travaux, qui ont été exécutés à peu près conformément au projet, sont suffisamment spécifiés au § 3 du chapitre suivant; leur montant, établi d'après le décompte de la réception définitive qui en a été opérée, s'élève à fr. 71,436-43, soit à fr. 1,436-43 au-dessus du chiffre de l'estimation primitive.

Dans cette entreprise des bâtiments, clôtures, etc., on n'avait pas compris l'établissement d'un garde-corps en fer, à poser le long de la tablette du mur du quai : on supposait alors que ce travail pouvait être ajourné; mais on ne tarda pas à reconnaître qu'il était indispensable pour la sécurité des voyageurs et des gens du service,

notamment pendant l'hiver, de construire ce garde-corps. Il fut, en conséquence, entrepris par soumission en date du 19 septembre 1842, approuvée le 28 du même mois. Ce travail, exécuté sur une longueur de 350 mèt., a coûté une somme de fr. 9,561-60 calculée à raison de fr. 0 75 le kilogramme de fer, y compris pose, ajustage, scellement et peinture.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.

§ 1^{er}. — Section de Mouscron à Templeuve.

1	Acquisition de terrains et indemnité pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	.	.	.	.	(a) 520,000 00
2	Fourniture de matériel du rail-way :					
	a. Bois.					
	1 ^{er} lot de 1,300 billes....	Desmet.	29 avril 1840.	19 mai 1840.	5,200 00	
	2 ^e id. 1,000	Bruteyn.	Id.	Id.	4,000 00	
	3 ^e id. 1,700	Id.	Id.	Id.	6,400 00	
	4 ^e id. 2,500	Verdick-Veracx	Id.	Id.	10,000 00	
	5 ^e id. 5,500	Bruteyn.	Id.	Id.	20,200 00	
	6 ^e id. 3,000	Id.	Id.	Id.	10,600 00	
					56,400 00	
	b. Fers.					
	a. Rails, chevilles et clefs.	Michiels.	3 août 1839.	4 août 1839.	218,050 16	411,815 72
	b. Coussinets d'about et intermédiaires.....	Marcellis.	2 id.	11 id.	62,218 75	
	c. Rails, chevilles et clefs.	De Dorlodot.	2 id.	11 id.	55,286 12	
	d. Coussinets d'about et intermédiaires.....	Destombes.	8 id.	11 id.	15,986 00	
	e. Rails.....	Michiels.	8 fév. 1841.	23 avril 1841.	3,081 43	
	f. Coussinets pour traverses de route.....	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	793 26	
					355,415 72	
					A reporter..	931,815 72

(a) Y compris les terrains acquis par l'entrepreneur, pour compte de l'Etat, à l'effet d'effectuer la modification apportée aux terrassements d'Estaimpuis.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :				Report	931,815 72
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances.....	Parent.	27 janv. 1841.	3 mars 1841.	575,790 60	(a) 576,546 81
	b. Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail-way.....	,	,	,	756 21	
4	Sable pour le rail-way principal entre les piquets 1 et 130, sur une longueur de 7,416 mètr. :					
	a. Convention avec le sieur Hellebaut, pour l'extraction du sable dans sa carrière à Zulte.....	Hellebaut.	18 fév. 1840.	29 mai 1840.	3,550 00	37,858 00
	b. Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied-d'œuvre.	,	,	,	34,308 00	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	,	,	,	,	61,614 00
Total des dépenses faites pour la section de Mouscron à Templeuve.....						1,607,834 53

§ 2. — Section de Templeuve à Tournay.

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	,	,	,	,	250,000 00
2	Fournitures de matériel p ^r le rail-way :					
	a. Bois.					
	1 ^{er} lot de 1,500 billes....	Bruteyn.	29 avril 1840.	19 mai 1840.	5,000 00	189,794 84
	2 ^e id. 3,000	Verhoye.	Id.	Id.	10,000 00	
	3 ^e id. 4,000	Bruteyn.	Id.	Id.	10,800 00	
	4 ^e id. 2,500	Verdick-Veracx	Id.	Id.	7,900 00	
					33,700 00	189,794 84
	b. Fers.					
	a. Rails.....	Henrard.	4 mars 1840.	7 mars 1840.	108,664 40	
	b. Coussinets, chevilles et clefs assortis.....	Marcellis.	4 déc. 1839.	14 déc. 1839.	46,901 80	
	c. Coussinets pour traverses de route.....	Id.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	528 64	439,794 84
					156,094 84	
					A reporter.	439,794 84

(a) Non compris l'allocation éventuelle d'une indemnité pour la modification apportée aux terrassements d'Estaimpuis.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :				Report....	439,794 84
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances.....	Dujardin.	24 fév. 1841.	5 mars 1841.	471,487 64	498,017 43
	b. Établissement du rail-way général et ensablement du terre-plein de la station de Tournay, y compris la fourniture du sable.....	Id.	18 août 1842.	4 sept. 1842.	26,529 79	
4	Formation des projets, conduite et surveillance des travaux, frais de bureau.	.	.	.	.	35,742 00
Total des dépenses faites pour la section de Templeuve à Tournay.....						973,554 27

§ 3. — Station de Tournay.

1	Remise des locomotives...				32,071 84	
2	Bureau des recettes.....				13,543 13	
3	Murs de clôture.....				8,056 04	
4	Aubettes et portes en lattis pour l'entrée du service des marchandises.....				3,291 49	
5	Rampe pour déchargement du bétail et voitures...				1,690 48	
6	Aqueduc p ^r l'écoulement des eaux de l'abattoir..	Dujardin.	29 août 1842.	8 oct. 1842.	4,965 55	71,436 43
7	Puits et plate-forme de la pompe.....				673 45	
8	Bâtiment pour magasin à coak, ateliers, etc.....				2,790 36	
9	Démolition d'une partie de rempart.....				3,929 44	
10	Clôture provisoire avec porte pour la percée du rempart.....				424 65	
11	Rail-way général et ensablement du terre-plein.	Dujardin.	18 août 1842.	4 sept. 1842.	.	26,529 79
12	Réservoirs, plates-formes, excentriques, pompes, grues et autres objets de dépendances, fournis par l'administration de l'exploitation.....	.	.	.	.	Pour mém.
13	Fourniture et mise en place d'un garde-corps en fer sur le mur de quai de l'Escaut.....	Dujardin.	19 sept. 1842.	28 sept. 1842.	.	9,561 60
					A reporter.	107,527 82

N ^o D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES		SOMMES	
			des adjudications ou soumissions.	de leur approbation.	PARTIELLES.	TOTALES.
					Report....	107,527 82
14	Transport de plates-formes, excentriques, etc., de la station de Courtray à celle de Tournay.....	Lagache.	.	.	.	126 00
15	Salaires d'ouvriers employés à la pose des excentriques, plates-formes, grues, pompes et tuyaux.....	.	.	.	.	3,467 06
16	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	.	.	.	.	4,368 00
Total des dépenses faites pour la station de Tournay.....						115,488 88

RÉCAPITULATION.

§ 1 ^{er} . — Section de Mouscron à Templeuve.	1,607,078 32
§ 2. — Section de Templeuve à Tournay.	973,554 27
§ 3. — Station de Tournay	115,488 88
Total.	<u>2,696,121 47</u>

R É S U M É.

L'ensemble des sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France et Tournay présente un développement de 77,357 mètr.

Le tracé de ces lignes se compose généralement d'alignements droits et de courbes d'un rayon d'au moins 1,500 mètr. Il n'y a d'exception que pour les courbes qui aboutissent aux stations de Courtray et de Mouscron dont les rayons sont de 1,000 et de 500 mètr., et enfin pour la courbe qui aboutit de l'alignement de la section de Gand au pont jeté sur l'Escaut et dont le rayon n'est que de 365 mètr. (quoiqu'en rampe de 0.00344).

Le point culminant du tracé se trouve à la crête de partage des bassins de la Lys et de l'Escaut, au lieu où la ligne traverse la chaussée de Courtray vers Tourcoing à environ $8\frac{1}{2}$ kilomèt. au-delà de Courtray. En ce point le rail-way est élevé respectivement à 35^m,99, 23^m,83 et 24^m,72 au-dessus du niveau des stations de Gand, Courtray et Tournay.

Les inclinaisons du profil ne dépassent trois millièmes que sur trois points seulement, savoir : 1° aux abords du pont de l'Escaut près de Gand où l'on a une rampe de 0.00344 sur 561 mètr.; 2° aux abords de la tranchée de Lauwe où l'on a deux fortes rampes successives, l'une de 0.0045 sur 377 mètr. et l'autre de 0.00367 sur 150 mètr.; 3° enfin, entre le pont construit sur l'Escaut près de Tournay et le mur d'enceinte de cette ville, où l'on descend suivant une pente de 0.0037 sur 760 mètr.

La construction du lit de la route a exigé 2,208,825^m3 de terrassements, savoir :

1,754,938 ^m 3	transportés par brouettes;
138,250	" tombereaux;
315,637	" waggons.

Les ouvrages d'art exécutés pour la route proprement dite, comprennent, outre les trois ponts construits près de Gand pour l'Escaut et deux de ses branches, savoir :

- 1 pont de 17^m,20 d'ouverture en une seule arche près de Tournay;
- 1 " 9^m,20 " pour la traverse du canal de l'Espierre;
- Une série de 16 arcades de 5 mètr. d'ouverture chacune dans les prairies de Meir;
- 1 viaduc-tunnel à Estaimpuis de 7^m,80 de largeur;
- 23 viaducs sous le chemin de fer, de 3^m,20 à 5 mètr. de largeur;
- 3 " pour piétons de 1^m,80, 2^m,00 et 2^m,50 de largeur;
- 24 ponceaux de 1^m,50 à 4 mètr. de largeur;
- 113 aqueducs de 0,60 à 1 mètr. de largeur.

On a exécuté en outre, sous les traverses et chemins latéraux, 155 ponceaux et aqueducs, non compris un certain nombre de buses en bois.

Le pont pour le canal de l'Espierre a été construit par les soins et aux frais du concessionnaire de ce canal; quant aux 321 autres ouvrages d'art, construits par

l'administration du chemin de fer, ils ont exigé 27,722^{m³} de maçonneries, savoir : 4,432 en moellons bruts, 22,440 en briques et 850 en pierre de taille.

Bien que d'une part j'ignore le chiffre auquel s'élèvent les dépenses faites en travaux supplémentaires par l'administration des chemins de fer en exploitation depuis que les diverses sections de Gand vers la France et Tournay ont été livrées à la circulation et que, d'autre part, les décomptes définitifs des travaux d'établissement des sections de Courtray à la frontière et de Mouscron à Tournay ne soient pas encore complètement réglés, on peut cependant déterminer assez approximativement de la manière suivante le coût total du chemin de fer et des stations, entre Gand, la frontière et Tournay.



TABLEAU SYNOPTIQUE par section des dépenses de premier établissement des lignes de chemin de fer, comprises entre Gand, la frontière de France et Tournay.

NATURE DES DÉPENSES.	DE GAND A DEYNSE, y compris la station de Deynze.												DE MOUSCROON A LA FRONTIÈRE.												DE MOUSCROON A TEMPIEUVÉ.												DE TEMPIEUVÉ A TOURNAY, y compris la station de Tournay.												COUT APPROXIMATIF par KILOMÈTRE MOYEN.																																															
	Longueur 17,424m.												Longueur 26,615m.												Longueur 12,317m.												Longueur 12,325m.													Longueur 6,264m.												TOTAUX.																																		
	Fr. c.												Fr. c.												Fr. c.												Fr. c.													Fr. c.																																														
Acquisitions de terrains et indemnités.....	350,000 00												670,000 00												626,200 00												122,000 00												520,000 00												250,000 00												2,538,200 00												Fr. c. 32,811 00											
Terrassements et ouvrages d'art.....	133,950 30												387,687 48												773,885 10												88,976 29												442,471 17												335,088 42												2,162,068 76												27,949 00											
Boueux, fascines, perrés, etc.....	.												.												77,252 91												.												.												49,964 99												127,217 90												1,645 00											
Rail-way, travaux et fournitures y relatif, hormis le matériel	286,868 35												455,991 35												151,012 65												23,521 46												133,988 66												88,792 87												1,090,175 33												14,093 00											
Fers du rail-way.....	445,373 49												780,708 71												380,648 03												115,628 39												355,415 72												156,094 84												2,213,869 18												28,619 00											
Billés du rail-way.....	69,575 00												116,500 00												57,700 00												19,000 00												56,400 00												33,700 00												352,875 00												4,562 00											
Dépenses de la route (pavages, traverses, barrières, etc.)	29,195 64												61,956 60												70,691 89												5,442 13												32,872 16												19,655 84												219,814 26												2,842 00											
Stations, bâtiments et dépendances, non compris le rail-way, ni le matériel fourni par l'exploitation.....	13,922 58												93,835 98												106,324 91												.												.												111,120 88												825,204 35												4,204 00											
Dépenses diverses.....	.												.												731 98												765 79												5,072 82												4,515 31												11,085 90												143 00											
Personnel de direction, conduite et surveillance.....	39,450 00												90,550 00												92,274 00												16,002 00												61,614 00												40,110 00												340,000 00												4,385 00											
TOTAUX.....	1,318,335 36												2,657,230 12												2,316,731 46												391,336 06												1,607,834 53												1,089,043 15												9,380,510 68												121,263 00											
Soit par kilomètre moyen, stations comprises, un coût de..	75,662 00												99,840 00												188,092 00												162,245 00												130,453 00												173,858 00												121,263 00																							

(a) Y compris les terrains acquis, pour compte de l'Etat, par l'entrepreneur, à l'effet d'exécuter les modifications apportées aux terrassements d'Estaimpui.
 (b) On ne comprend rien ici pour les terrassements et ouvrages d'art de la partie qui s'étend de la station de Gand au pont de l'Escart, lesquels étaient déjà exécutés lorsqu'on a établi la ligne de Gand vers Lille.
 (c) Non compris la somme de fr. 5,691-60 payée par l'administration française pour la moitié des frais d'établissement du ponceau-frontière.
 (d) Non compris l'allocation éventuelle d'une indemnité pour les modifications effectuées aux terrassements d'Estaimpui.
 (e) On a payé, en outre, une somme de fr. 304,608-15 pour fers qui avaient été destinés à la 2^e voie de Waerghem à Courtray, dont l'exécution a été postérieurement ajournée. Ces fers ont été employés sur d'autres lignes et ne peuvent plus ainsi être portés ici en dépense.

Il résulte du tableau ci-dessus que la dépense totale du premier établissement des lignes et stations du chemin de fer de Gand à la frontière et Tournay, non compris la fourniture d'excentriques, plates-formes, réservoirs, etc., faites par l'administration de l'exploitation, ni les travaux supplémentaires exécutés depuis l'ouverture des diverses sections, s'élève à la somme de fr. 9,380,510 68

Or, si l'on ajoute pour ces fournitures et travaux une somme que j'estime pouvoir être portée au *maximum* à 419,489 32
on trouvera que l'ensemble des 77,357 mètr. dont se compose le développement des lignes dont il s'agit, ne peut s'élever, au plus,
qu'au total de 9,800,000 00

c'est-à-dire à moins de fr. 128,000 par kilomètre moyen de longueur, stations et toutes dépendances comprises.

D'après les estimations globales faites en 1840, la dépense totale devait s'élever à près de fr. 12,000,000, soit à environ fr. 159,000 par kilomètre.

Je termine ici, Monsieur le Ministre, l'historique que j'avais à vous présenter et dont les développements sont peut-être trop étendus ; mais si j'ai bien compris le programme que renferme votre circulaire du 22 février dernier, votre intention a été d'obtenir, à l'égard des études des projets comme de la construction des travaux des lignes du rail-way, les renseignements les plus circonstanciés. Toutefois, Monsieur le Ministre, j'ai, dans le doute de la limite à laquelle je devais m'arrêter, préféré dépasser le but que vous vous proposez d'atteindre que de rester en deçà ; et d'ailleurs la table des matières dont je fais suivre mon mémoire, vous mettra à même d'en apprécier facilement l'analyse et de faire élaguer, au besoin, tous les détails que vous jugeriez superflu de consigner dans votre compte-rendu de la présente année.

L'ingénieur chargé de la direction des travaux,

DESART.

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100





